

# Nové hlavní nádraží Brno

Diplomová práce

Igor Nesterov, Bc.  
Technická univerzita v Liberci  
Fakulta umění a architektury  
zimní semestr 2020/2021

Studijní program // N3501 – Architektura a urbanismus  
Studijní obor // 3501R002 – Architektura  
Vedoucí práce // Saffarian Saman, Ing. arch. Mag. arch.





## Zadání diplomové práce

# Nové hlavní nádraží Brno

*Jméno a příjmení:* **Bc. Igor Nesterov**  
*Osobní číslo:* A18000051  
*Studijní program:* N3501 Architektura a urbanismus  
*Studijní obor:* Architektura  
*Zadávající katedra:* Katedra architektury  
*Akademický rok:* **2020/2021**

### Zásady pro vypracování:

Zadání ve smyslu mezinárodní projektové urbanisticko-dopravně-architektonické soutěže.

Zadáním soutěže je návrh nového hlavního nádraží, včetně zastřešení nástupišť a kolejíšť a návrhu mostních konstrukcí. Dále urbanisticko-dopravně-architektonické řešení veřejných prostranství a budov v přednádražním a zanádražním prostoru. Rozsah zadání je přizpůsoben časovému horizontu diplomové práce.

V přednádražním, podnádražním a zanádražním prostoru je nutné vyřešit neželezniční dopravu (terminál MHD, autobusové nádraží, parkování, pěší vazby a další).

Cílem Soutěže o návrh je nalézt všestranně kvalitní řešení dopravního uzlu, který bude komfortní pro cestující, stane se součástí městské urbanistické struktury a obrazu města a současně nabídne atraktivní a veřejné prostranství ve své blízkosti.

Podklady: Potřebné podklady byly zpracované a poskytnuté zadavatelem soutěže. Obstarání dalších podkladů je na uvážení studenta .

Požadované výkony pro odevzdání DP:

A – Seznam příloh

B – Rozbor místa a úkolu

Poznámka: Předpokládán je esej s obrazovým doprovodem, dokládající autorovo vnímání a interpretaci daného místa a úkolu.

C – Návrh (povinný minimální rozsah):

C.1 Situace širších vztahů M 1:5 000

C.2 Situace řešeného území M 1:1000

C.3 Půdorysy M 1:500

C.4 Řezy M 1:500

C.5 Pohledy M 1:500

C.6 Konstruktivního schéma M 1:500

C.7 Vizualizace exteriéru min. 3x

C.8 Vizualizace interiéru min. 2x

C.9 Model M 1:200 – 2000 nl

*Rozsah grafických prací:*

*Rozsah pracovní zprávy:*

*Forma zpracování práce:*

*Jazyk práce:*

viz výše

viz výše

tištěná/elektronická

Čeština

### Seznam odborné literatury:

D – Průvodní zpráva a technická zpráva s bilancí ploch a dosažených parametrů

E – 1x sada zmenšených výkresů ve formátu A3 v pevné vazbě včetně originálu zadání práce

a prohlášení o autorském právu, elektronická podoba všech částí bakalářské práce ve formátu pdf, pdf/A

F – V systému STAG (Moje studium-Kvalifikační práce-Doplnit údaje o práci) je nutno vložit veškerá data o práci a soubor obsahující kompletní výkresovou i textovou dokumentaci, průvodní zprávu, technickou zprávu a doplnit související textová pole (dle směrnice rektora TUL č. 5 /2018).

*Vedoucí práce:*

Ing. arch. Mag. arch. Saman Saffarian  
Katedra architektury

*Datum zadání práce:*

29. září 2020

*Předpokládaný termín odevzdání:* 18. ledna 2021

Ing. arch. MgA. Osamu Okamura  
děkan

L.S.

doc. Ing. arch. Petr Stolín  
vedoucí katedry

V Liberci dne 29. září 2020



#### Prohlášení

Byla jsem seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé diplomové práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že tištěná verze práce se shoduje s elektronickou verzí, vloženou do IS STAG.

Datum:

Podpis



A	-	Seznam příloh	
B	-	Rozbor místa a úkolu	
C	-	Návrh	
C.1		Situace širších vztahů	M 1:5 000
C.2		Situace řešeného území	M 1:1000
C.3		Půdorysy	M 1:500
C.4		Řezy	M 1:500
C.5		Pohledy	M 1:500
C.6		Konstrukční schéma	M 1:500
C.7		Vizualizace exteriéru	min. 3x
C.8		Vizualizace interiéru	min. 2x



## Abstrakt

CZ

Neuvěřitelných čtyřidevadesát let se Brno rozhodovalo o poloze hlavního nádraží. Už několikrát bylo velmi blízko realizaci nového nádraží, ale historické události – Velká hospodářská krize v roce 1929, druhá světová válka a poválečná obnova, nebo okupace v roce 1968 stavbu nového nádraží odložily.

Návrh nového hlavního nádraží a veřejných prostranství v přednádražním a zanádražním prostoru zcela zásadně ovlivní rozvoj Brna, vznikne jedno z nejmodernějších nádraží v Evropě obklopené novou městskou čtvrtí. Dopad vzniku nového nádraží a nové čtvrti je srovnatelný v historii města jen s odstraněním hradeb v druhé polovině 19. století.

Nové nádraží má vytvořit jádro multimodálního uzlu mezinárodní, celostátní a regionální železniční osobní dopravy v návaznosti na regionální a nadregionální autobusovou dopravu, městskou hromadnou dopravu a další formy pohybu po městě – pěší cesty, cyklodopravu. Mimo jiné nádraží formuje střed nově vzniklé čtvrti, vytváří prostorovou dominantu v území a nabízí řadu atraktivních funkcí a prostor, které patří městu budoucnosti. Autor koncipuje novou nádražní budovu včetně přidružených funkcí jako jeden celek, který navazuje na nově vznikající okolní blokovou zástavbu. Díky svému prostorovému uspořádání nová hmota nevytváří bariéru v území a podporuje přirozené toky lidí. Pracuje s pohledovými osami a návazností na historické centrum. Velký důraz je kladen na snadnou orientaci pro cestující a co nejkratší přestupové vzdálenosti pro všechny druhy dopravy. Architektonicky výraz objektu vychází ze snahy zredukovat velké měřítko a vytvořit příjemné lidské prostředí ve všech úrovních. Přirozené denní světlo je důležitou součástí návrhu jak na nástupištích, tak i v prostorech pod drážním tělesem.

EN

For a hardly believable period of ninety-four years, Brno has been deciding on the location of its main train station. The construction of the new station almost began several times, but historical events such as the Great Depression in 1929, World War II and the post-war reconstruction, or the occupation in 1968 always postponed it.

The design of the new main train station and public spaces in the forecourt and in the area behind the station will fundamentally affect the development of Brno – one of the most modern train stations in Europe will be created, surrounded by a whole new city district. The impact the new train station and the new district created around it is comparable in the city's history only with the removal of the city walls in the second half of the 19th century.

The new rail station should emerge as the nucleus of a multi-modal junction of international, national and regional passenger rail transport, with connections to regional and super-regional bus transport, city public transport, and other forms of mobility in the city – foot, cycle, etc. Apart from that the train station forms a center of a new district, creates a spatial dominant in the region and offers a variety of different functions and spaces, suitable for the city of the future.

Author conceives the New Train Station building with its attached functions as one whole, with a relation to an emerging urban block surrounding. Due to its spatial arrangement, the new volume does not create a barrier in the city and promotes the natural flows of pedestrians. It works with sight lines and creates thus a connection to the historical center. Great emphasis is placed on easy orientation for passengers and the shortest possible transfer distances for all modes of transport.

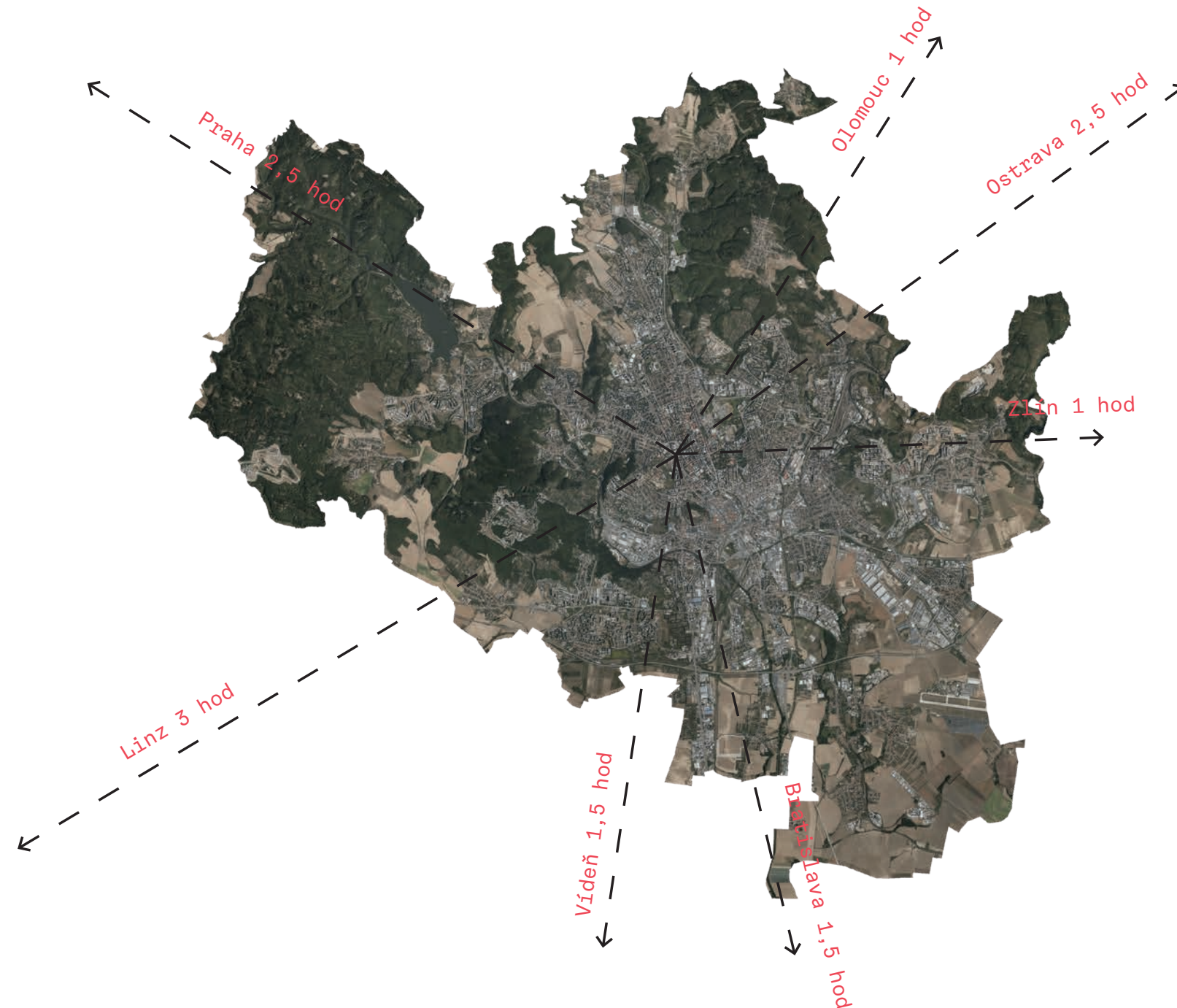
Architecturally, the building's language is based on an effort to reduce the size of the scale and create a pleasant human environment at all levels. Natural daylight is an important part of the design both on platforms and in spaces under the railway body.

analýza



## BRNO OBECE

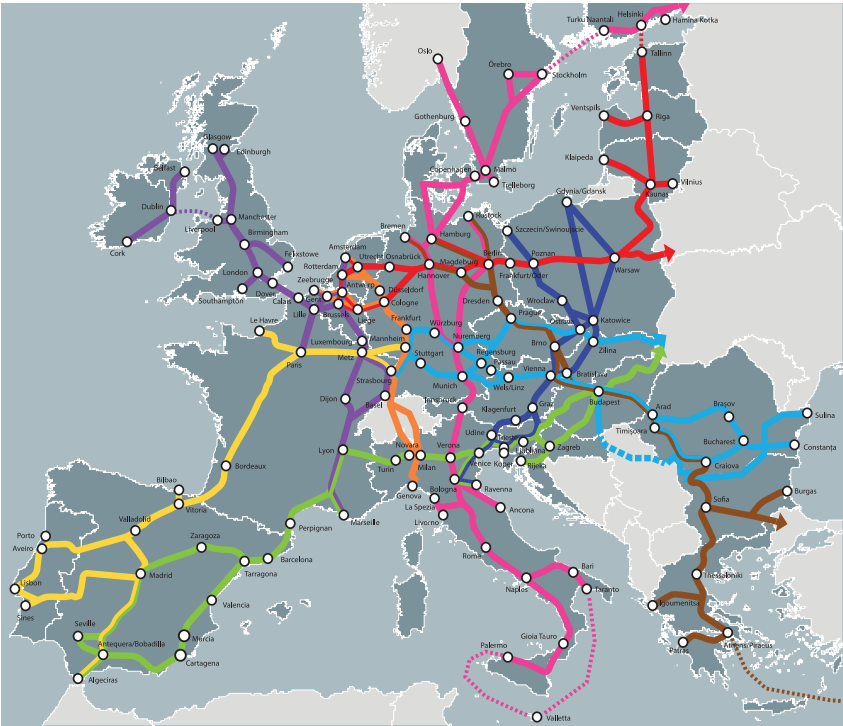
- Brunn/Bruna/Brnisko/Brynci/Štatl
- druhé největší město ČR
- Brno město
- Jihomoravský kraj
- 49°12 s. š., 16°37 v. d.
- soutok Svatky a Svitavy
- 230,22 km<sup>2</sup>
- 190–497 m n. m.
- 29 městských částí
- 380 000 obyvatel
- 600 000 obyvatel v metropolitní oblasti
- 1 650,1 obyvatel/km<sup>2</sup>
- 14 vysokých škol
- město studentů
- “Moravský Manchester” (textilní průmysl)





# SILNIČNÍ DOSTUPNOST BRNA

V Brně a v jeho bezprostředním okolí sehra-  
vá dominantní úlohu automobilová doprava.  
Územím města prochází dvě větve silniční  
Transevropské dopravní sítě (TEN-T) spojující  
sever a jih Evropy. Jedna trasa (Orient-East/  
Med) vede z Řecka přes Bulharsko, Rumun-  
sko, Maďarsko, Slovensko, Rakousko a Českou  
republiku na sever Německa. Druhá trasa  
(Baltic-Adriatic) spojuje sever Polska přes  
Českou republiku, Slovensko, a Rakousko  
se severem Itálie. Brno spolu s Bratislavou  
a Vídní tak tvoří jednu z nadnárodních křižo-  
vatek celoevropské sítě dálnic a rychlostních  
komunikací.



Poloha Brna na křižovatce D1 a D2 (tedy přímo na uzlu  
evropské sítě dálnic a rychlostních komunikací) je z do-  
pravního-silničního pohledu skutečnou výhodou. Do 2-3  
hodin lze automobilem dosáhnout hranic velkých sídel  
Praha, Ostrava, Bratislava, Vídeň. Do 4-5 hodin je možno  
přejet hranice do všech sousedních států. Do 8-10 hodin  
lze dosáhnout Severního nebo Středozevního moře;  
ve směru východ-západ se již výrazně projevuje vyšší  
dostupnost západní Evropy daná vyšší hustotou dálniční  
sítě. Krajní izochrona je 10-12 hodin, kdy lze dosáhnout  
Dánska, zemí Beneluxu, Francie, střední Itálie, Černé  
Hory, Srbska, Rumunska, Ukrajiny a Běloruska.  
Dostupnost Brna (a také dopravních cílů z Brna) je po-  
mocí automobilu přibližně 2 x vyšší při stejném čase než  
linkovým autobusem. Kvalita silniční sítě v západní Evropě  
protahuje hranice dostupnosti destinací západním smě-  
rem, kde je přibližně o 25 % vyšší než východním směrem  
a to jak automobilem, tak autobusem.  
Hlavní směry z Brna z hlediska fyzické geografie i so-  
cio-demografie jsou již napojeny kapacitní silniční sítí  
směrem na severovýchod, jihovýchod a severozápad.  
Absentuje propojení na jih (R52+A5/E461), východ (R49)  
a sever (R43/E461), ty však budou ze středoevropského  
pohledu hrát jen marginální roli. Při budoucí dostavbě A5

a R52 očekávané Ministerstvem dopravy ČR do roku 2020  
bude zkvalitněna relace Brno-Vídeň, kde dojde zkrácení  
cestovní doby o cca 20-30 min.  
Z hlediska více-modálních cest platí, že jediným po silnici  
smysluplně dosažitelným „hub“ letištěm umožňujícím  
globální konektivitu Brna je letiště ve Vídni. Navíc po  
zkvalitnění tohoto silničního spojení bude představovat  
významnou konkurenci jakékoli letecké lince z BRQ do  
jakéhokoli uzlového letiště v rámci střední Evropy.  
Postupným prodlužováním D1 ve směru Kroměříž, Zlín,  
Přerov dochází ke zlepšování dostupnosti Brna a rozši-  
řování spádové oblasti letiště BRQ o významná centra  
ekonomické aktivity střední a východní Moravy.  
Potřeba rozsáhlých oprav a zkapacitnění D1 v úseku  
Brno-Praha bude v příštích letech zhoršovat dostupnost  
letiště v Praze pro cestující ze spádové oblasti Brna stejně  
jako dostupnost Brna po silnici ze západu. Z hlediska  
intermodálních vztahů a dostupnosti Brna lze v souvislosti  
s rekonstrukcí D1 očekávat následující:  
· posílení významu leteckého spojení BRQ s jiným uzlovým  
letištěm v Evropě  
· posílení významu konkurenčního spojení Brno-Praha po  
železnici (návazně kyvadlem na letiště PRG)  
· posílení významu silničního spojení Brna a letiště Vídeň

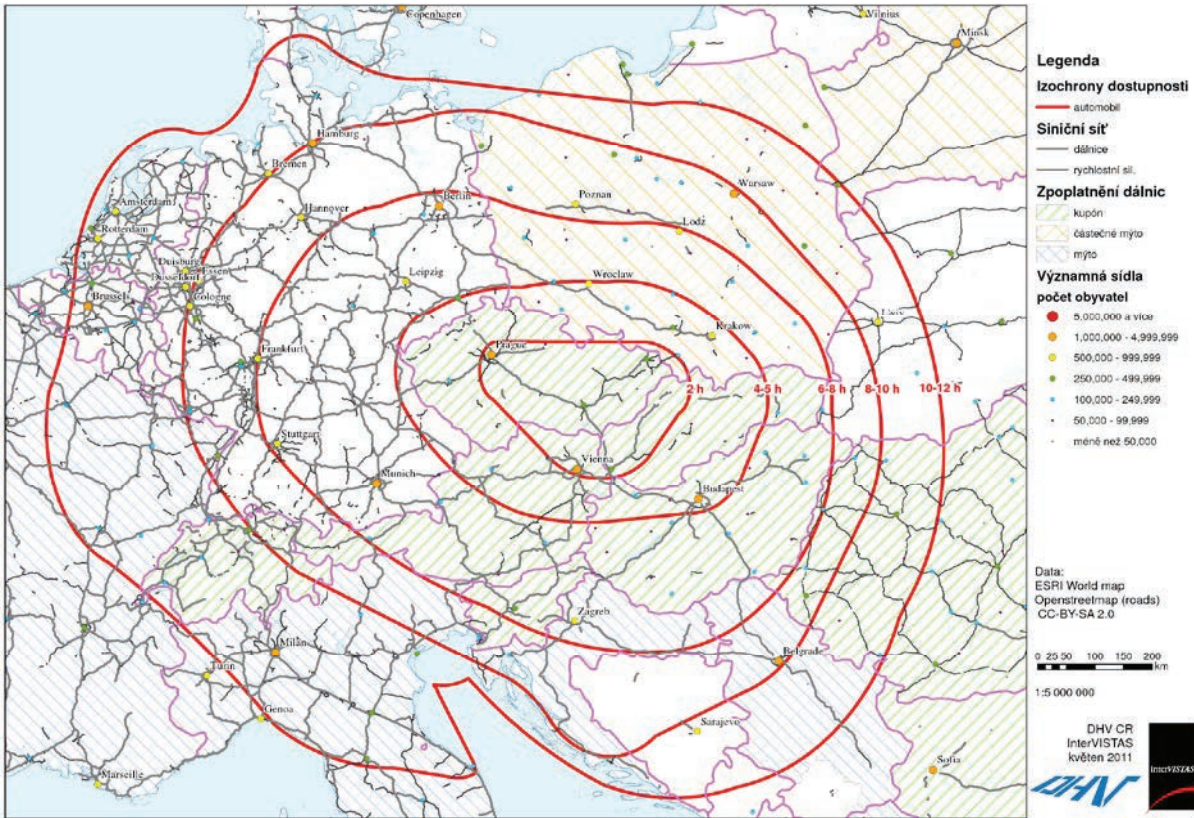


Hlavní česká dopravní osa Praha – Brno – Ostrava  
spojující východ se západem republiky prochází jižní  
částí města, kde se na ni napojuje z jihu silnice první  
třídy I/52 vedoucí na Vídeň a dálnice D2 vedoucí na  
Bratislavu.

Brněnský městský okruh je tvořen silnicí první třídy  
I/42 napojujícím se v severní části města na silnici  
první třídy I/43 směrem na Svitavy.

Letiště Brno-Tuřany je využíváno pro nepravidelné  
charterové lety (cca. 30 destinací 7 leteckých spo-  
lečností) a pro nákladní leteckou dopravu. Z města  
je přístupné jednou sběrnou komunikací, z které je  
napojeno na dálnici D1. Obsluha veřejnou dopravou je  
zajišťována jednou autobusovou linkou MHD končící na  
Hlavním nádraží. Výhledově se předpokládá posilování  
významu a provozu letiště.

- dálnice
- silnice I. třídy a městský okruh
- letiště





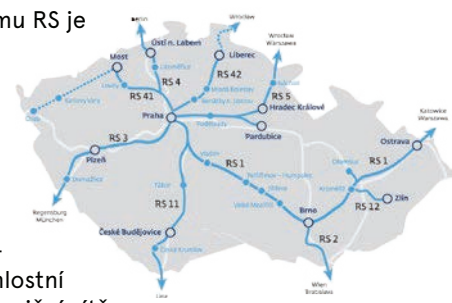
# ŽELEZNIČNÍ DOSTUPNOST BRNA

Železniční uzel Brno (ŽUB) je po Praze druhým největším železničním uzlem České republiky, do kterého je zaústěno sedm tratí, z nichž jedna je průjezdná přes město. Pro zlepšení dopravní obslužnosti na území města Brna železniční dopravou se počítá s výstavbou nových železničních zastávek.

Cílem EU je do roku 2050 zkompletovat Evropskou síť vysokorychlostní železnice; do roku 2030 ztrojnásobit délku existující vysokorychlostní železniční sítě a udržet hustou železniční síť ve všech státech EU; do roku 2050 by měla většina cestujících na střední vzdálenosti používat železniční dopravu. Evropská železniční dopravní síť TEN-T „core network“ (jádrová páteřní síť) by měla být do roku 2030 plně funkční.

Ministerstvo dopravy připravilo program „Rychlá spojení“ (RS) pro rychlou dálkovou dopravu na území státu i do okolních zemí. Dopravní politika ČR nařizuje RS zprovoznit nejpozději do roku 2030, resp. 2050.

Součástí programu RS je výstavba nových páteřních vysoko- rychlostních tratí. Uvažuje se s provozem pouze osobních vlaků a se spoluprací vysokorychlostní a konvenční železniční sítě. Vedle superexpresů, zastavujících jen v největších sídlech, tak budou provozovány i moderní rychlíky, které využijí jen část nové tratě pro rychlostní skok a pak sjedou na stávající síť a výrazně rychleji obslouží středně velká města, která jsou vzdálena od páteřní linky. Železniční uzel Brno se stane klíčovým bodem i na této moderní dopravní síti.

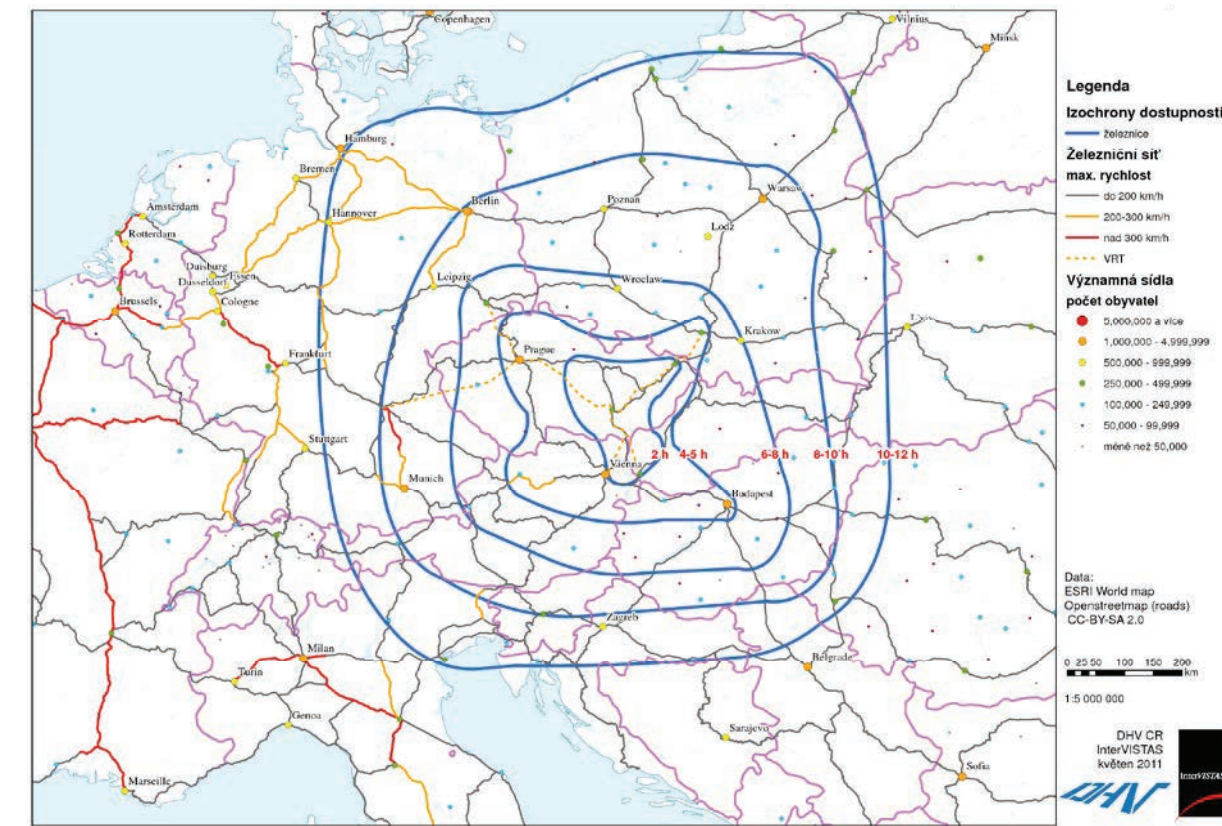


Z pohledu celé ČR je Brno kvalitně napojeno modernizovanými koridory I-III tratí vyjma severní vnitrostátní trasy na Přerov a Ostravu. Z pohledu celoevropského a z hlediska konkurence k individuální automobilové dopravě však železniční síť zaostává a její výraznější modernizaci je možno spatřovat jen ve výstavbě vysokorychlostních tratí (VRT).

Z hlediska prostupnosti Brna hraje klíčovou roli neexistence funkčního železničního uzlu Brno (označován jako projekt ŽUB). Vlaky potřebují pro průjezd administrativními hranicemi města v relaci Praha - Vídeň alespoň 15 min. Jestliže má vlak typu Eurocity v úseku Praha - Vídeň Meidling jízdní dobu 294 min, pak průjezd Brnem představuje minimálně 5 % této jízdní doby.

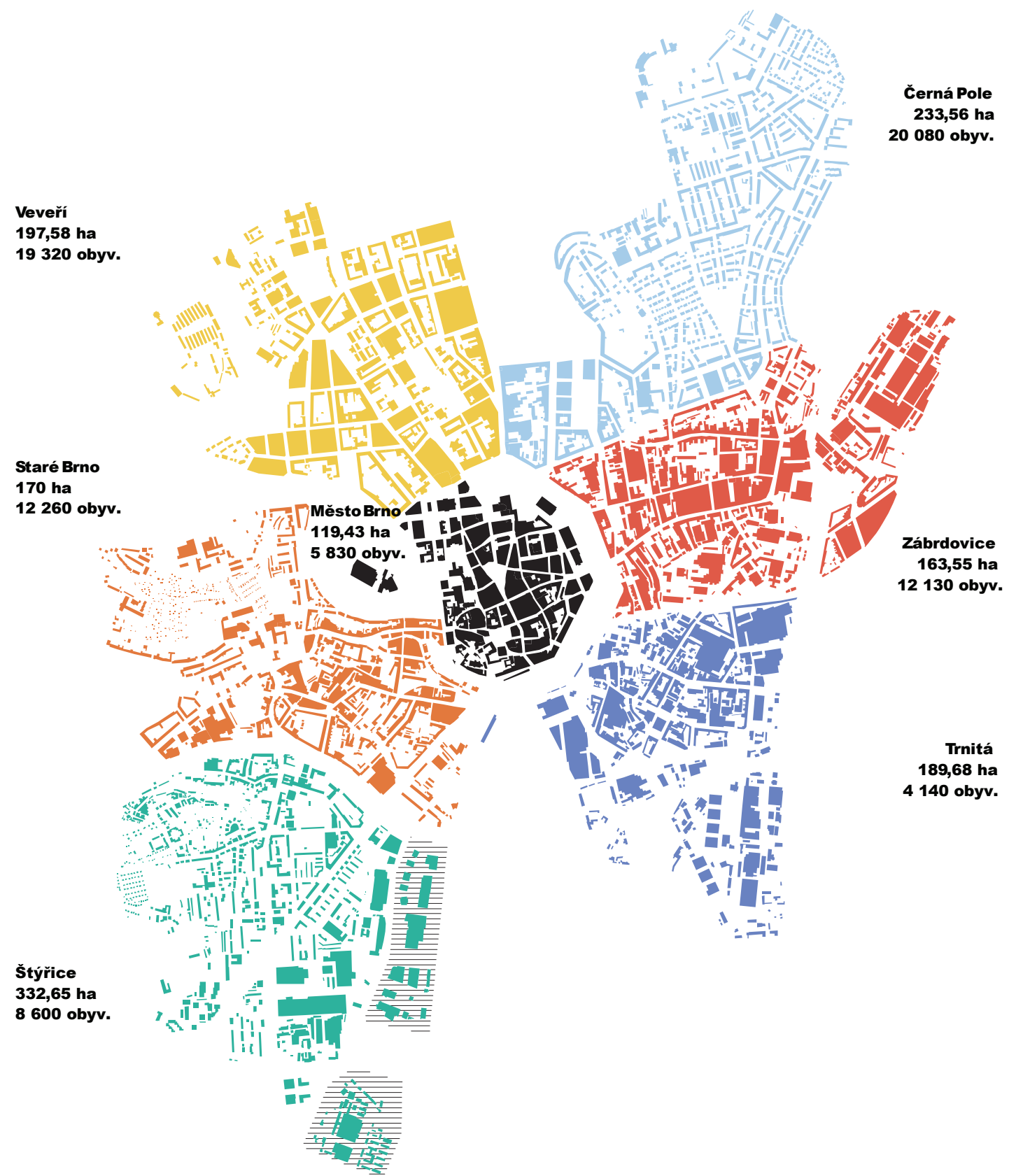
Železnice bez VRT má pro rozvoj mezinárodní konkurenceschopnosti Brna spíše omezený význam. I po rekonstrukci českých koridorových tratí je zřejmé, že z hlediska globální dostupnosti jsou alternativou k letecké dopravě jen v užším středoevropském rozměru. Tento rozměr lze vyznačit cca 6-7 hod izochronou dostupnosti vlaky typu Eurocity. Plnohodnotná náhrada tratěmi s vysokými

rychlostmi zvýhodní relace zvláště ve směru západ a sever, jejich horizont realizace je však pro cestující z/do Brna zatím vzdálený a v plánování rozvoje konkurenceschopnosti města s ním nelze v krátkodobém ani střednědobém horizontu počítat. Na druhou stranu, jak již bylo uvedeno výše, stav D1 ve směru na Prahu a její rekonstrukce podporuje kvalitní železniční spojení Brno-Praha a napojení spádové oblasti Brna na letiště Praha, případně zavedení nové letecké linky např. Brno-Mnichov. Jde tedy o vysoce konkurenční dopravní systémy.

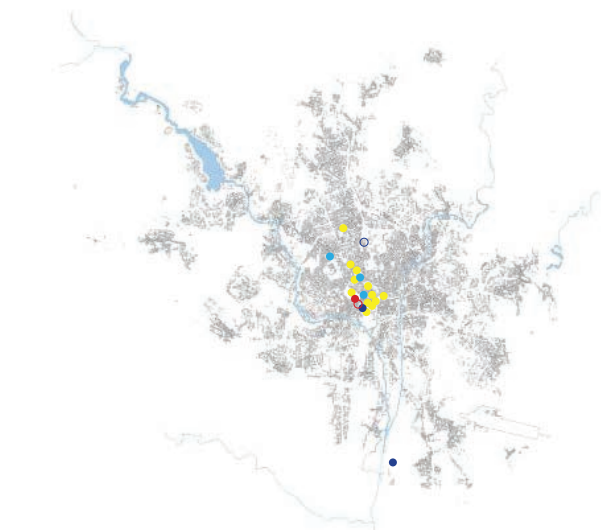






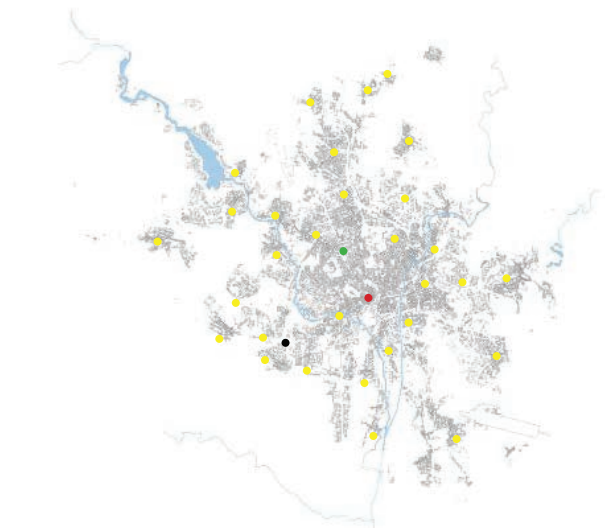


VEŘEJNÁ VYBAVENOST



DIVADLA, KINA A KONCERTNÍ SÍŇ

- kina
- divadla se stálou scénou
- multikina
- multikina – záměr
- koncertní síň
- koncertní síň – záměr

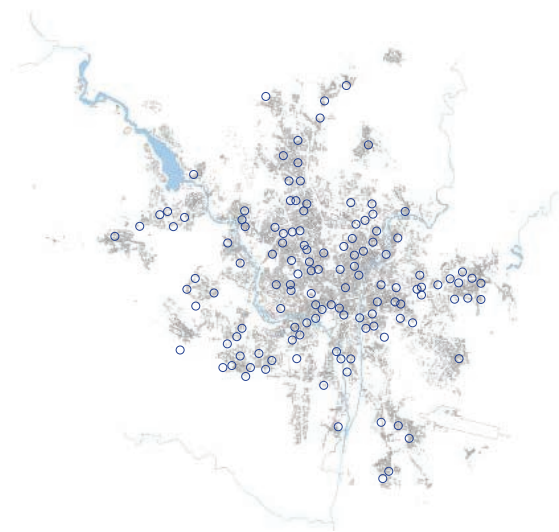


KNIHOVNY

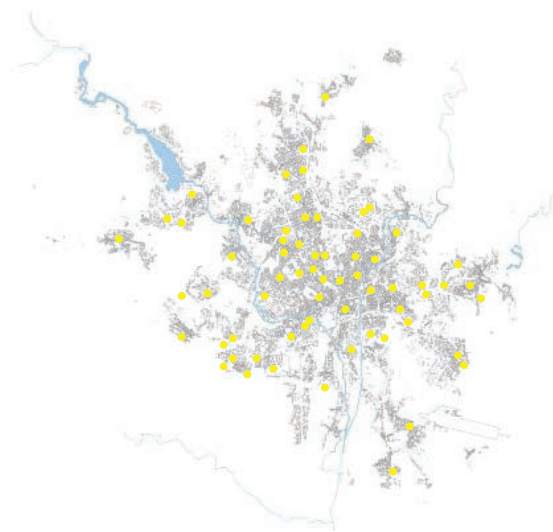
- Moravský zemský archiv
- Moravská zemská knihovna
- Knihovna Jiřího Mahena (KJM)
- Pobočky KJM

VEŘEJNÁ VYBAVENOST

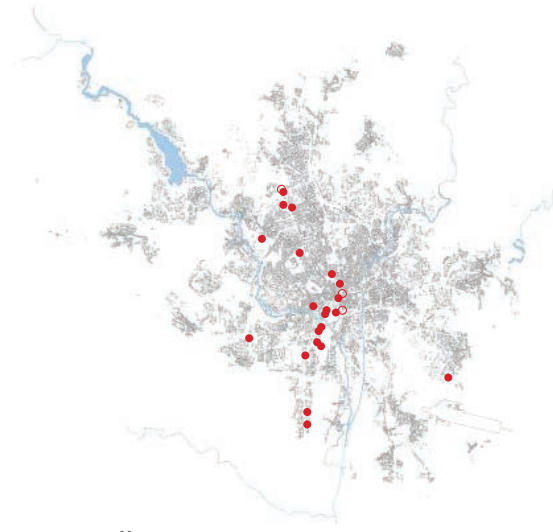
- Významná muzea
- Významné výstavní galerie



MATEŘSKÉ ŠKOLY

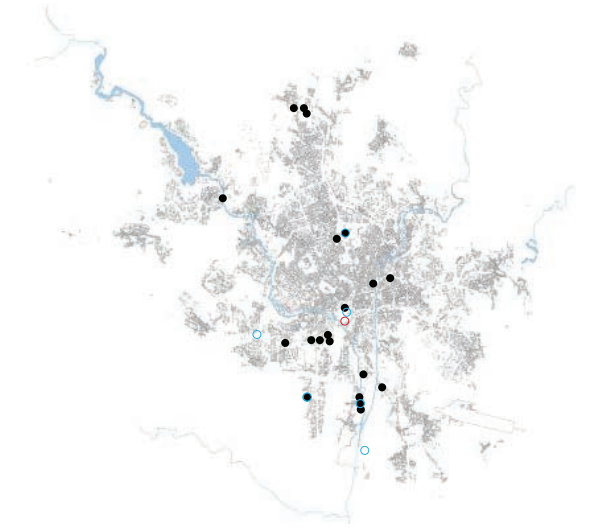


ZÁKLADNÍ ŠKOLY



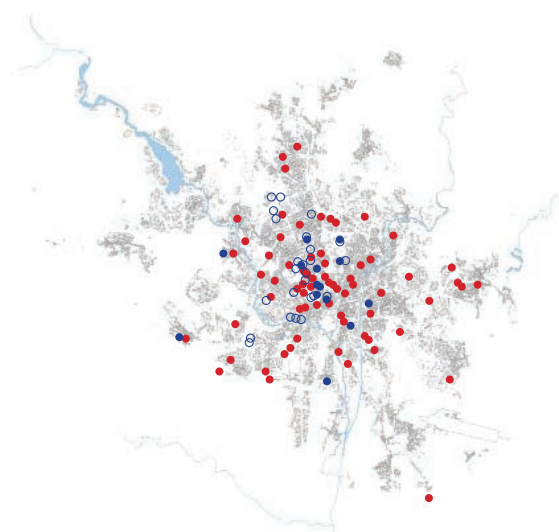
KANCELÁŘSKÉ PLOCHY

- Vybraná administrativní centra
- Administrativní centra – záměr, výstavba



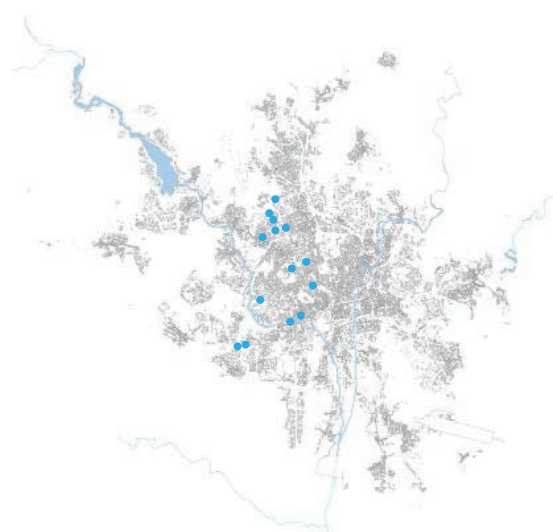
MALOOBCHOD

- Nákupní centra
- Vybrané velké maloobchodní jednotky
- Nákupní centra – záměr

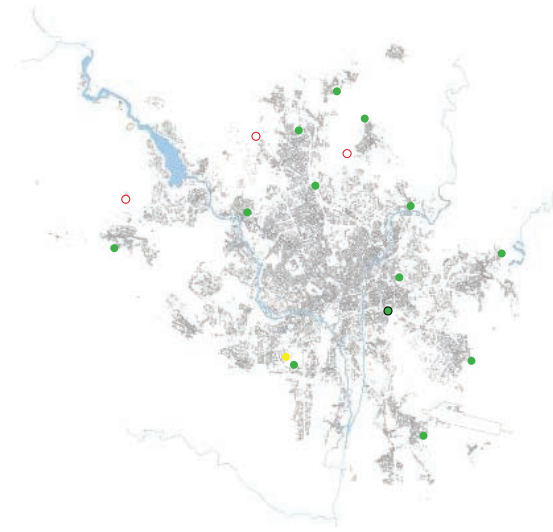


STŘEDNÍ A VYSOKÉ ŠKOLY

- Střední školy
- Vysoké školy – sídlo školy
- Vysoké školy – fakulty



VÝZKUMNÁ CENTRA



POHŘEBNICTVÍ

- Krematorium
- Hřbitov
- Židovský hřbitov
- Hřbitov – záměr

Růst velkoměst v posledních letech, Brno nevyjímaje, byl způsoben především migrací cizinců a zpomalen úbytkem obyvatel s českým občanstvím. Dá se předpokládat, že tento model bude v budoucích letech nadále pokračovat.

Je zřejmé, že zejména mladí lidé mají vyšší pracovní mobilitu a častěji se stěhují za studijními či pracovními příležitostmi, která velká města nabízejí. Přitom ale změnu svého trvalého bydliště realizují až s větším časovým odstupem. I to je jedním z důvodů proč počet obyvatel měst tak docela nesouhlasí s počtem lidí žijících nebo vyskytujících se v jeho hranicích.

Brno má spolu s Prahou nejvyšší podíl vysokoškoláků (24 %). Největší počet vysokoškoláků sice žije v městské části Brno-střed (14,4 tisíce, tj. 27,5 % z obyvatelstva této městské části), ale nejvyšší podíl vysokoškoláků v populaci má Brno-Útěchov (42,3 %). Právě Útěchov, spolu s Medlánkami a Ivanovicemi jsou městskými částmi, kde je vysoká škola nejčastějším dokončeným stupněm vzdělání obyvatel; v Chrlicích a Tuřanech tvoří nejpočetnější skupinu osoby se středním vzděláním bez maturity (vč. vyučených). V ostatních 24 částech Brna převažuje podíl osob se středním vzděláním s maturitou.

Ve velkoměstech jako Brno jsou patrné odlišnosti od celorepublikových hodnot. Zvyšuje se například počet neúplných rodin.

V Brně je oproti celorepublikovému průměru asi o 6 % větší obydlenost domů, ta se pohybuje okolo 92 %. Vyšší obydlenost mají bytové domy (99 % z nich je obydlených, obydlenost rodinných bytů se pohybuje okolo 90–93 %). Brněnský bytový fond je tvořen ze 77 % byty v bytových domech a 22 % byty v domech rodinných. V posledním desetiletí také došlo k nárůstu bytového fondu, kdy klesla nabídka rodinných domů a stoupla nabídka v bytových domech.

Rodinných domů je nejvíce 5 a více pokojových, zatímco byty jsou nejvíce třípokojové. Co do počtu osob tyto prostory obývajících, u rodinných domů je to obvykle 2,8 os., u bytů pak 2,2. Tyto hodnoty naznačují, že rodinné domy jsou patrně více vyhledávány rodinami, kdy domácnost tvoří více členů.

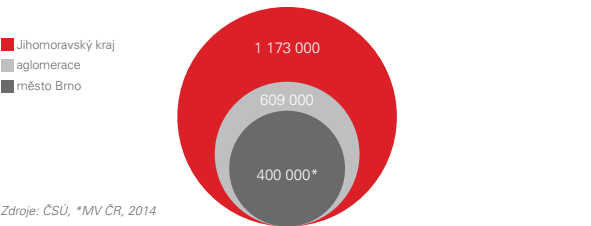
Průměrná obytná plocha bytů v rodinných domech je mezi 80–88 m², u bytových domů je to pak mezi 60–79 m² pro byty v RD a 40–59 m² pro byty BD.

Byty s větší obytnou plochou zaznamenávají postupný nárůst v poptávce, větší nároky jsou kladeny také na jejich vybavenost, kde se standardy stále posouvají. Přesto však převažuje poptávka po rodinných domech.

POČET OBYVATEL

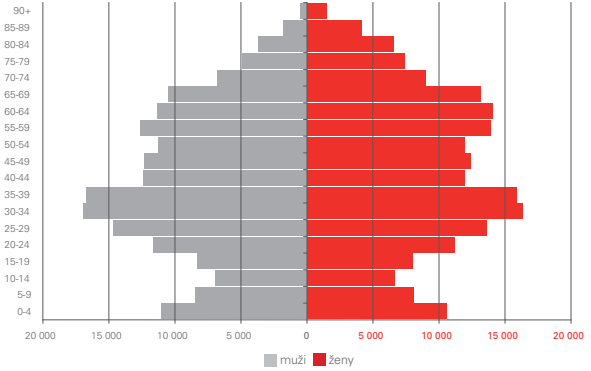
Počet obyvatel Brna celkem		377 440
z toho	muži	181 885
	ženy	195 555
Předproduktivní věk (0 – 14)		54 492
Produktivní věk (15 – 64)		248 709
Poproduktivní věk (65 +)		74 239
Počet obyvatel Brna včetně cizinců		400 904*
Počet obyvatel brněnské aglomerace		609 114**

Zdroje: ČSÚ, data k 31. 12. 2014, \* Ministerstvo vnitra ČR, data k 1. 1. 2015, \*\* ČSÚ, SLBD 2011



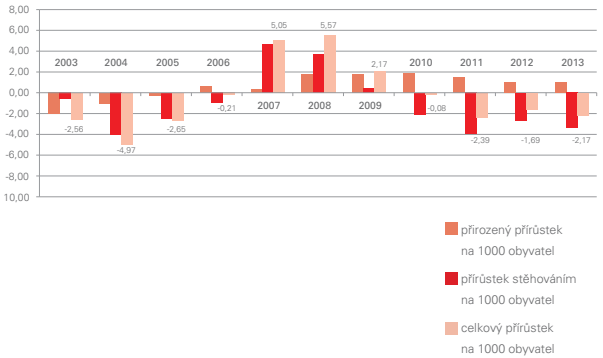
Zdroje: ČSÚ, \*MV ČR, 2014

VĚKOVÁ PYRAMIDA



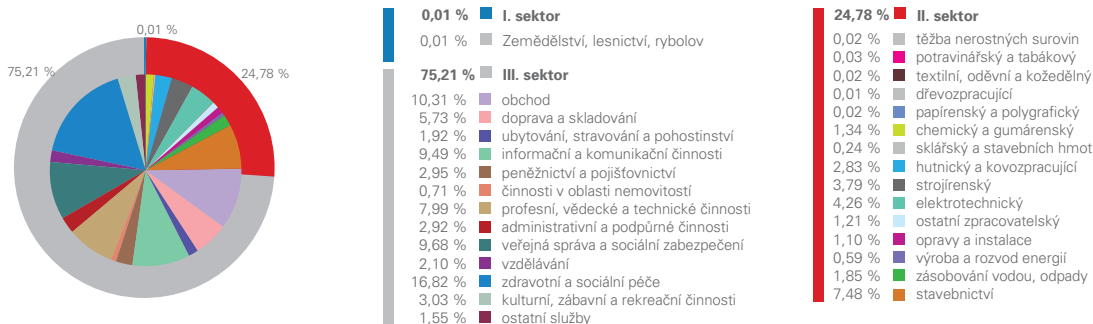
Zdroj: ČSÚ, SLDB 2011

PŘÍRŮSTEK OBYVATEL



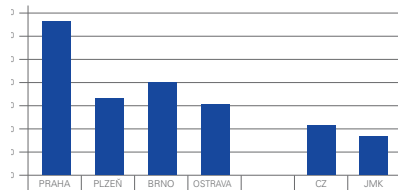


SEKTORY HOSPODÁŘSTVÍ



Zdroj: Průzkum zaměstnanosti v Jihomoravském kraji k 31. 12. 2014

HDP NA OBYVATELE, EU 27 = 100 %



Zdroj: expertní výpočet ČSÚ, 2014, (data za rok 2011)

PRŮMĚRNÉ NÁJMY

	měsíc / m²
Maloobchodní prostory	560–840 Kč
Kancelářské prostory	280–340 Kč
Výrobní prostory	110–140 Kč

Zdroj: realitní kanceláře, lokalita 1A, 2014

PROSTORY PRO PODNIKÁNÍ

Maloobchodní prostory	328 000 m²
Kancelářské prostory	390 000 m²

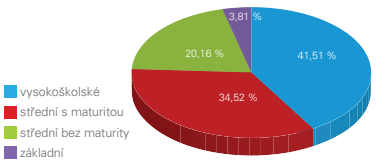
Zdroj: Cushman & Wakefield, 2013

PRACOVNÍ SÍLA  
(EKONOMICKY AKTIVNÍ OBYVATELÉ)

Jihomoravský kraj	Brno
623 833	217 608

Zdroj: ČSÚ, k 1. 1. 2013

STRUKTURA ZAMĚSTNANOSTI PODLE  
NEJVYŠŠÍHO DOSAŽENÉHO STUPNĚ  
VZDĚLÁNÍ



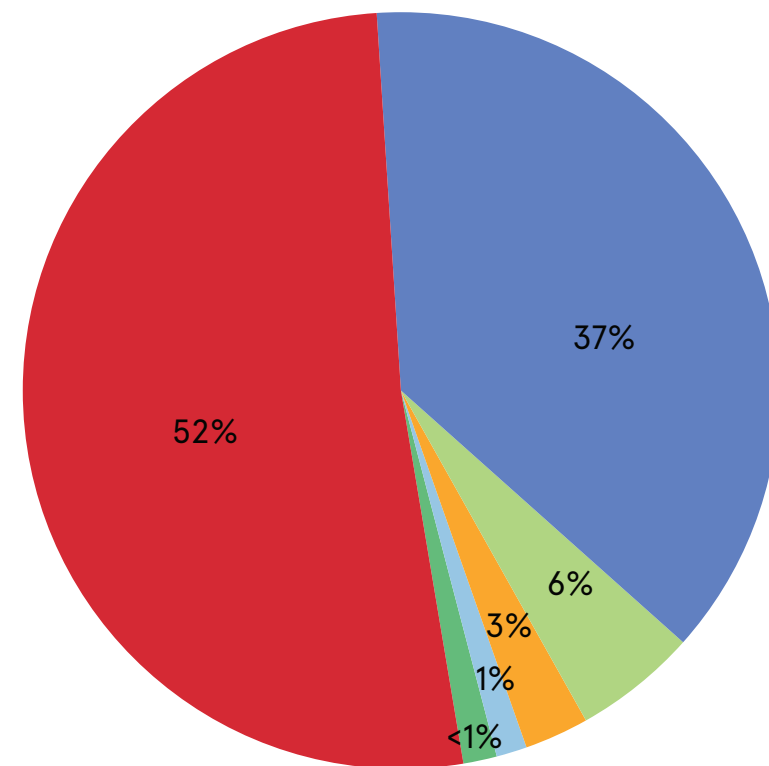
Zdroj: Průzkum zaměstnanosti v Jihomoravském kraji k 31. 12. 2014

Ze srovnání hodnot poklesu ekonomicky aktivních lidí mezi ostatními českými velkoměsty vychází, že tato hodnota klesá v Brně (spolu s Prahou) nejméně. Důvod je především odvětvová struktura zaměstnanosti. V těchto dvou městech jsou významně častěji zastoupeny odvětví informačních a komunikačních činností, peněžnictví a pojišťovnictví, vědecké a technické činnosti. Spolu s veřejnou správou a se vzděláváním pracuje v těchto odvětvích zhruba třetina zaměstnaných, většinou vysoce kvalifikovaných pracovníků, kteří odcházejí do důchodu ve vyšším věku ve srovnání s manuálně pracujícími osobami.

Nejvíce Brňanů pracuje ve službách.



### PRAVIDELNÁ PŘEPRAVA ZA PRACÍ NEBO STUDIEM



- veřejná hromadná doprava (VHD)
- individuální automobilová doprava (IAD)
- pěšky
- kombinace IAD a VHD
- jízdní kolo
- kombinace VHD a kola

Způsob pohybu lidí ve městě popsal sociologický výzkum objednaný v roce 2014 Magistrátem města Brna.

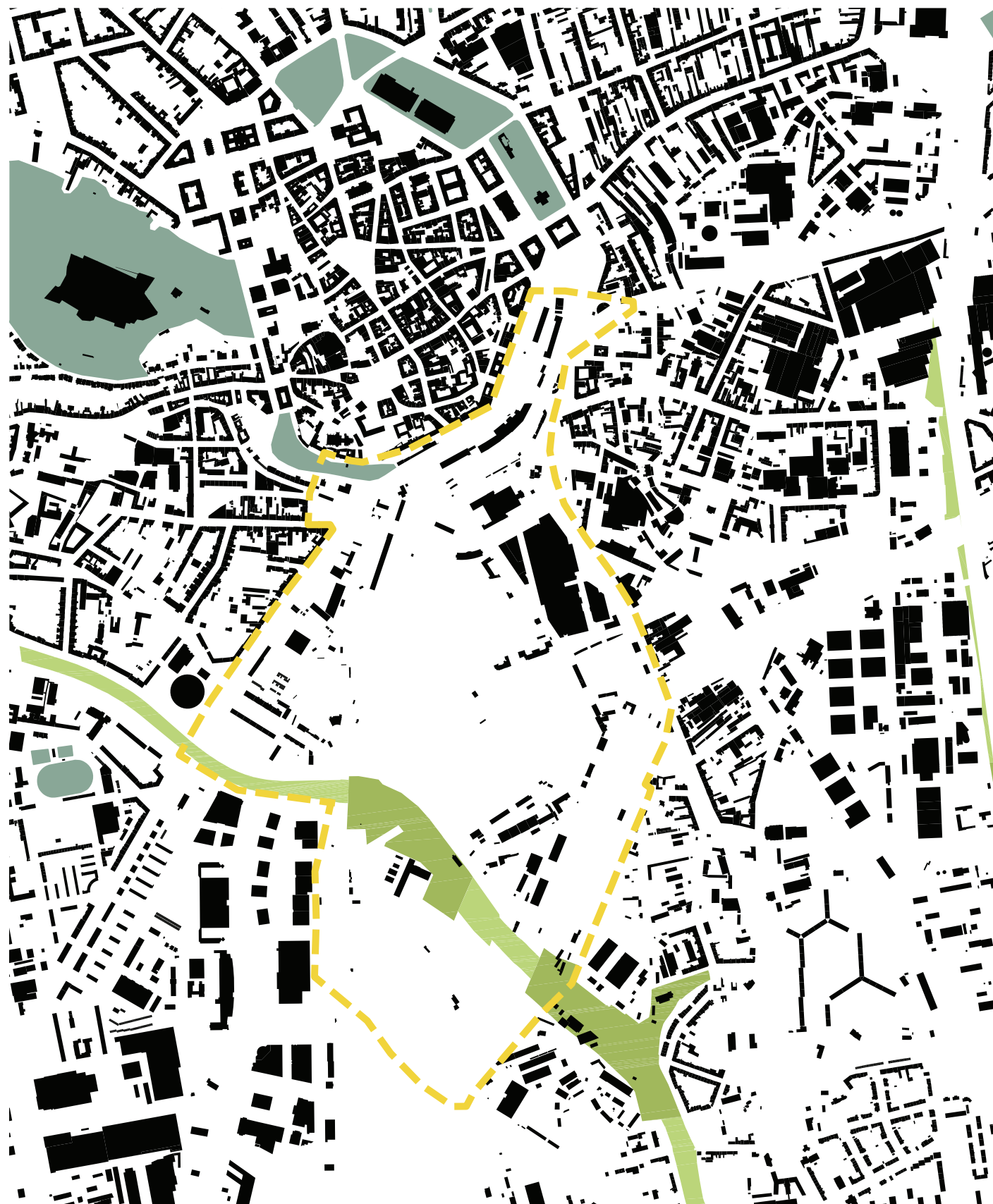






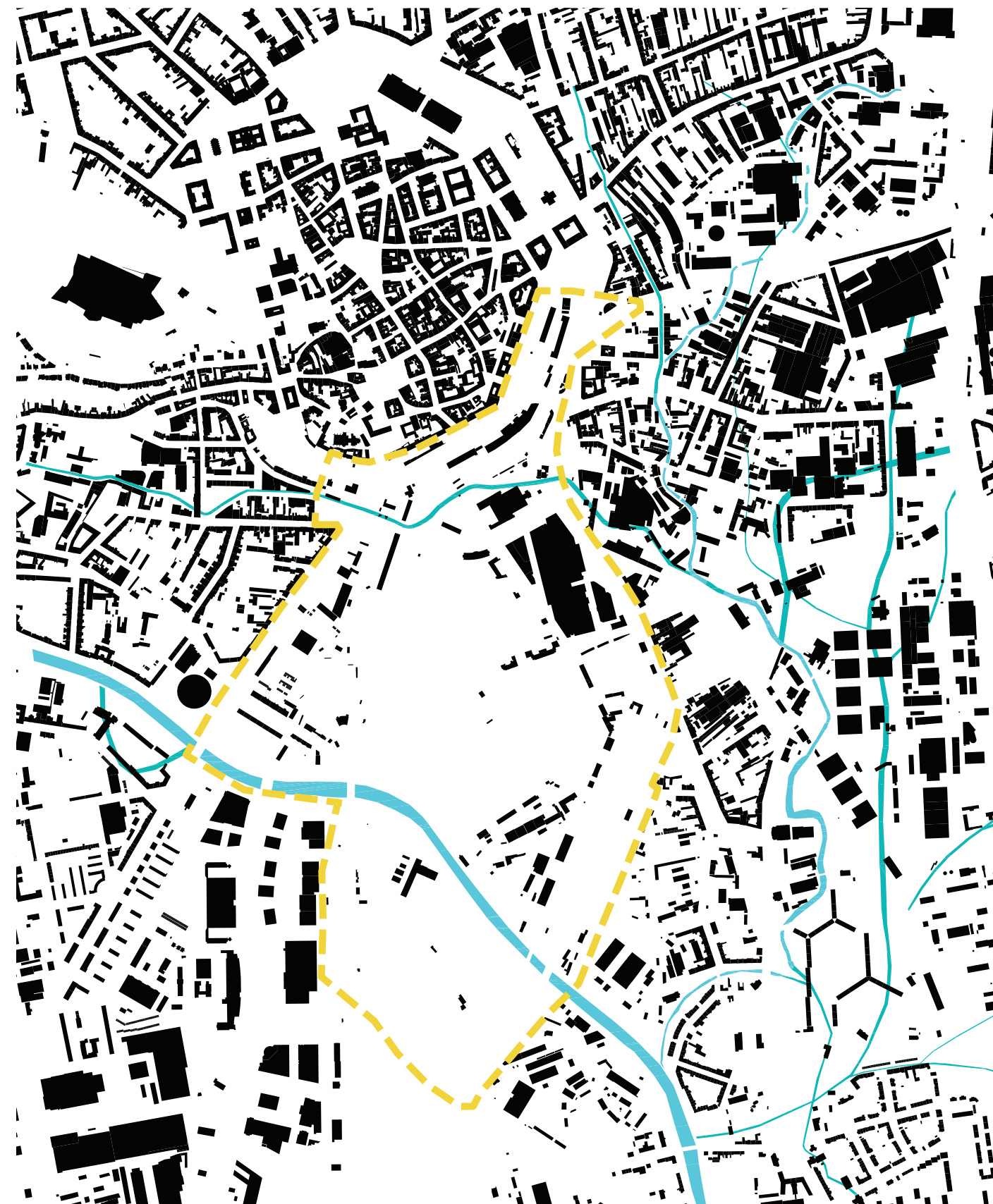






- REGIONÁLNÍ BIOKORIDOR
- LOKÁLNÍ BIOCENTRUM
- PLOCHY NEJVÝZNAMNĚJŠÍ ZELENĚ

ZELEŇ



- SOUČASNÝ STAV
- VODNÍ TOKY PŘED REGULACÍ

VODA



## BROWNFIELDS

Znečištěné areály se se v prostoru brněnské aglomerace postupně dekontaminují. V soutěži řešeném a dotčeném území se nachází 13 identifikovaných brownfields. Většina se pohybuje velikostně okolo 2 ha, 3 z nich jsou větší 8 ha.

1. Areál při ulici Hybešova
2. Území kolem ulice Křídlovická
3. Území u hlavního železničního nádraží
4. Areál bývalých Technických služeb Brno
5. Bývalá Mosilana, Křenová
6. Bývalý Dřevopodnik s.p.
7. Bývalý hotel Metropol
8. Bývalá Vlněna
9. Území podél ulice Mlýnská
10. Území u Zvonařky
11. Území podél ulice Nové Sady - pod areálem Malá Amerika
12. Území Jižního centra mezi ulicemi Uhelná,
13. Opuštěná, Trnitá
14. Nevyužívané parkoviště u Zvonařky
15. Bývalá IM PORTFLORA s.r.o.
16. Areál bývalého FSIK METAL
17. Slévarna UXA
18. Bývalý bytový blok Plotní
19. Území při Železniční a nákladovém nádraží
20. Zdevastované území u nákladového nádraží
21. Nedokončená stavba polikliniky
22. Území vymezené ulicí Dornych a říčkou Ponávkou
23. Areál SBK s.r.o.
24. Železniční vlečka při Štýřickém nábřeží
25. Bývalé zahrádky vymezené kolejištěm
26. Skládka Českých drah, u ul. Bidláky
27. Území u železnice, ulice Pražákova
28. Bývalý Centrokov, FINTREX
29. Bývalé dopravní středisko Vojtova
30. Areál při ul. Strážní
31. Lokalita Masná - Křenová
32. Bývalý mlýn



## HISTORIE

Původně jedna z předhradních osad, která je zmiňována už ve 14. století, od roku 1850 součást Brna a dnes jedno z katastrálních území města. Hranice a zástavba Trnité se měnila tak často, jako její pojmenování. Od německého Dörrössel přes počestěnou Reslůvku až po současnou Trnitou.

Její dnes nejdiskutovanější část – označovaná jako Jižní čtvrť či Nová Trnitá – sousedí přímo s historickým jádrem, přesto dodnes zůstává převážně nevyužitá. Dlouhodobě se s ní počítalo pro rozvoj města, opakovaně se ale vracela otázka umístění budoucího hlavního nádraží. Nejen v obou novodobých variantách přesunu by totiž jeho budova i nástupiště vyrostly právě tady. V červnu 2018 bylo nakonec rozhodnuto o přesunu nádraží k řece Svatce.

Železniční doprava ale čtvrť ovlivňuje od svého počátku. Historický viadukt, který do města přivedl první parní lokomotivu, leží na jejích hranicích, spolu se zdejšími továrnami v místě rostly i rozlehle areály železničních společností a přes území vedlo několik spojení mezi horním – dnešním hlavním – a dolním nádražím.



1838: První parní vlak v Brně



1849: Vznik brněnského dvojnádraží



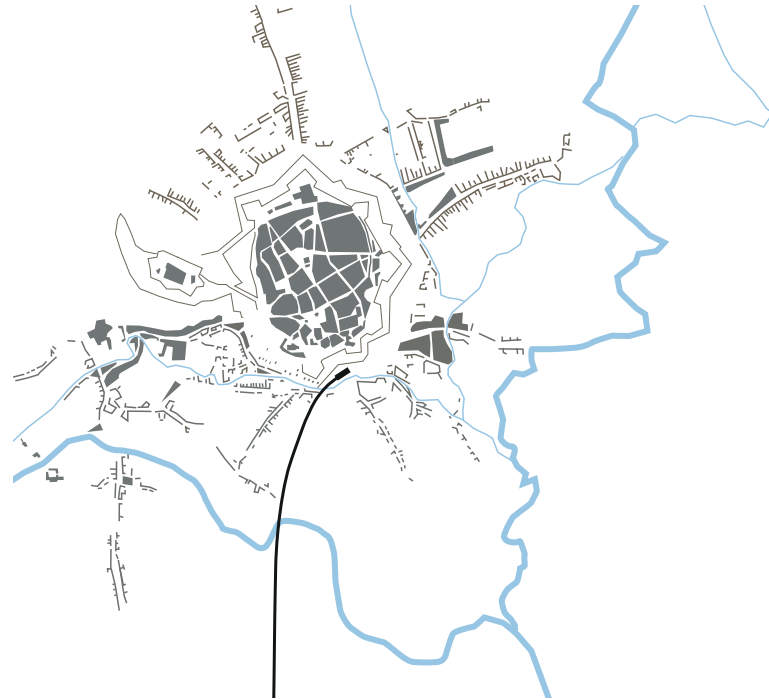
1839: Pravidelná linka mezi Brnem a Vídní



1856: Otevření dolního nádraží



1839



1929



1906



2015





## VÝVOJ MĚSTA BRNA A ŽELEZNIČNÍHO UZLU



1976

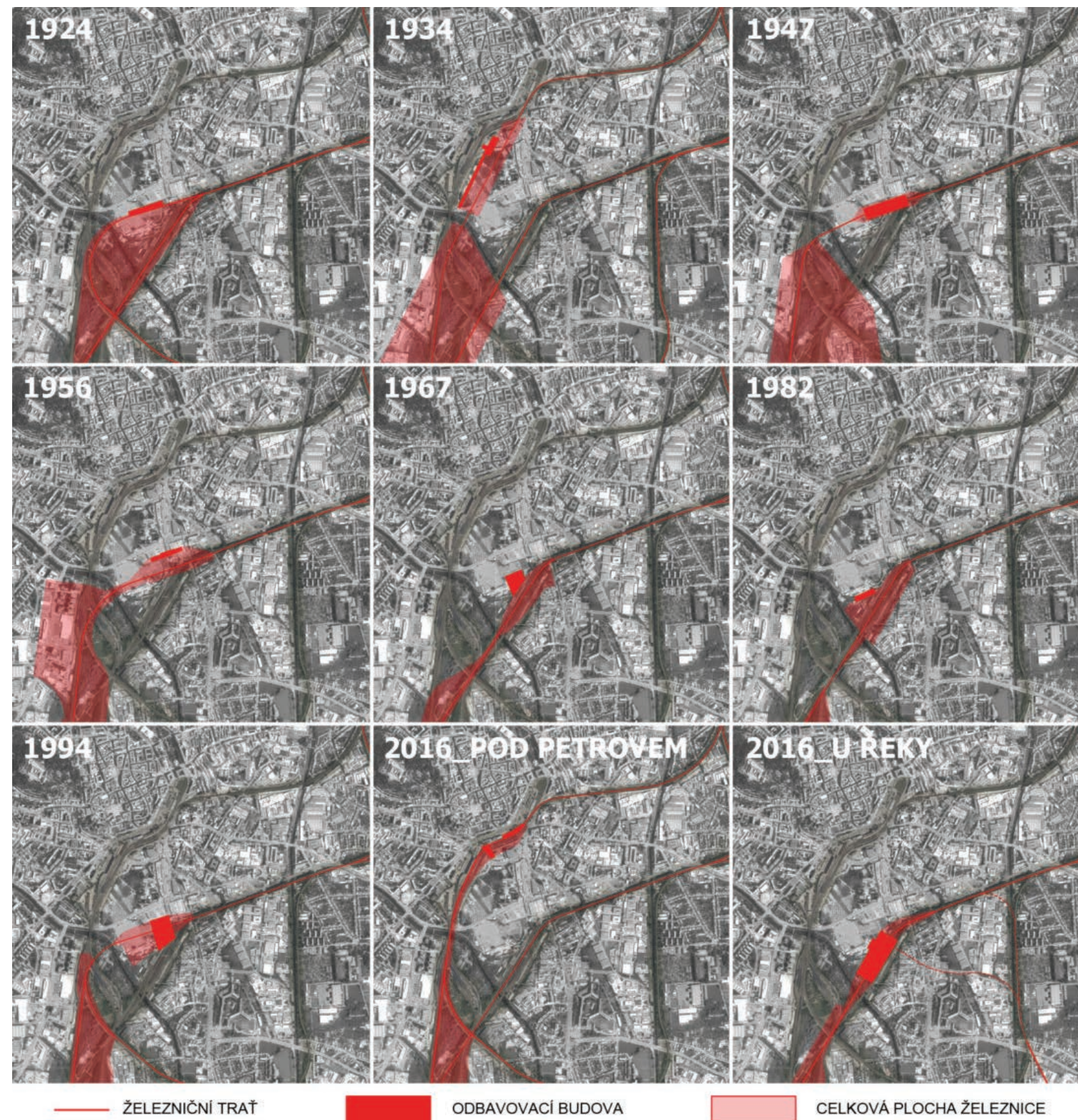


1997



2003







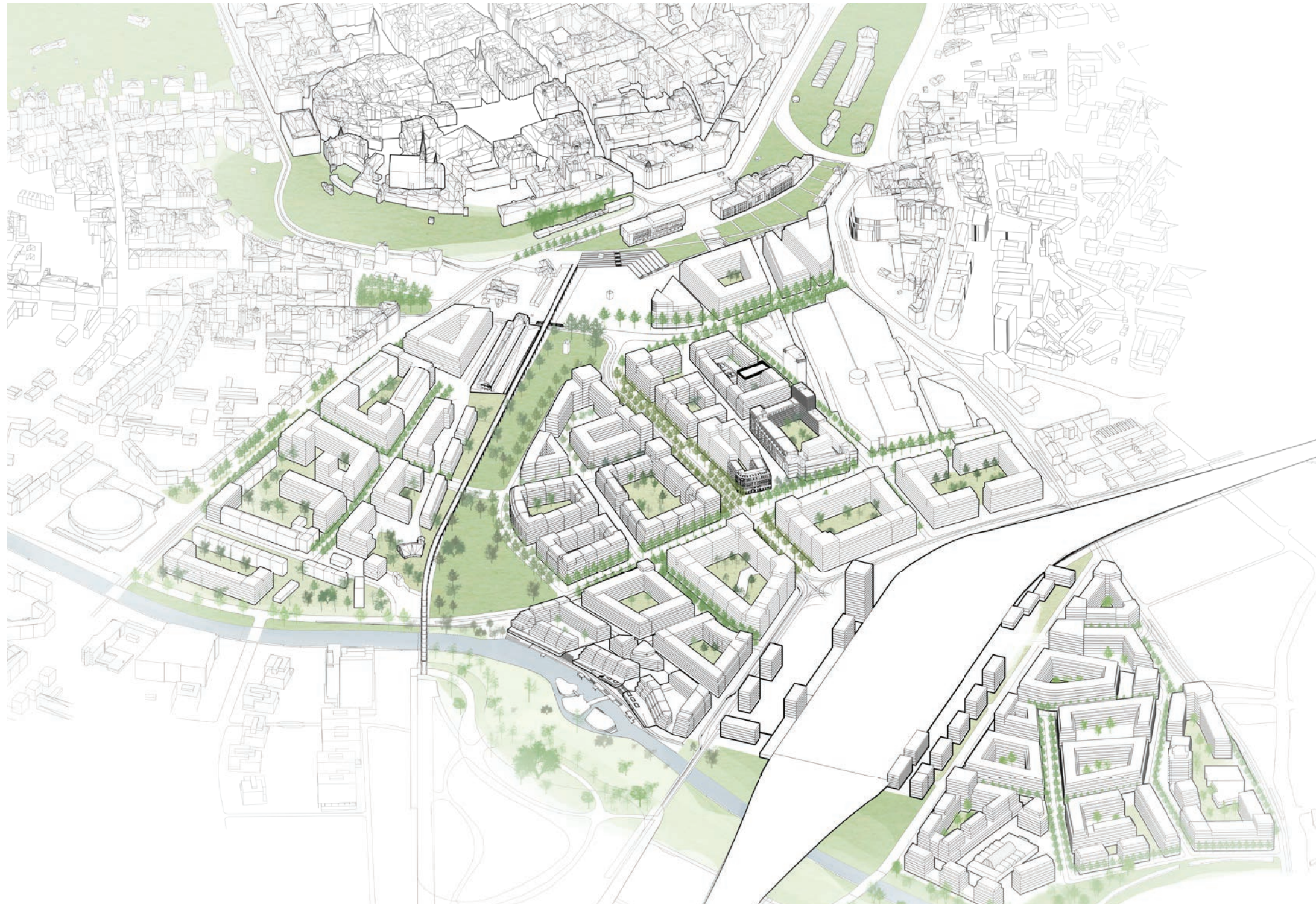
## VÝVOJ HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ



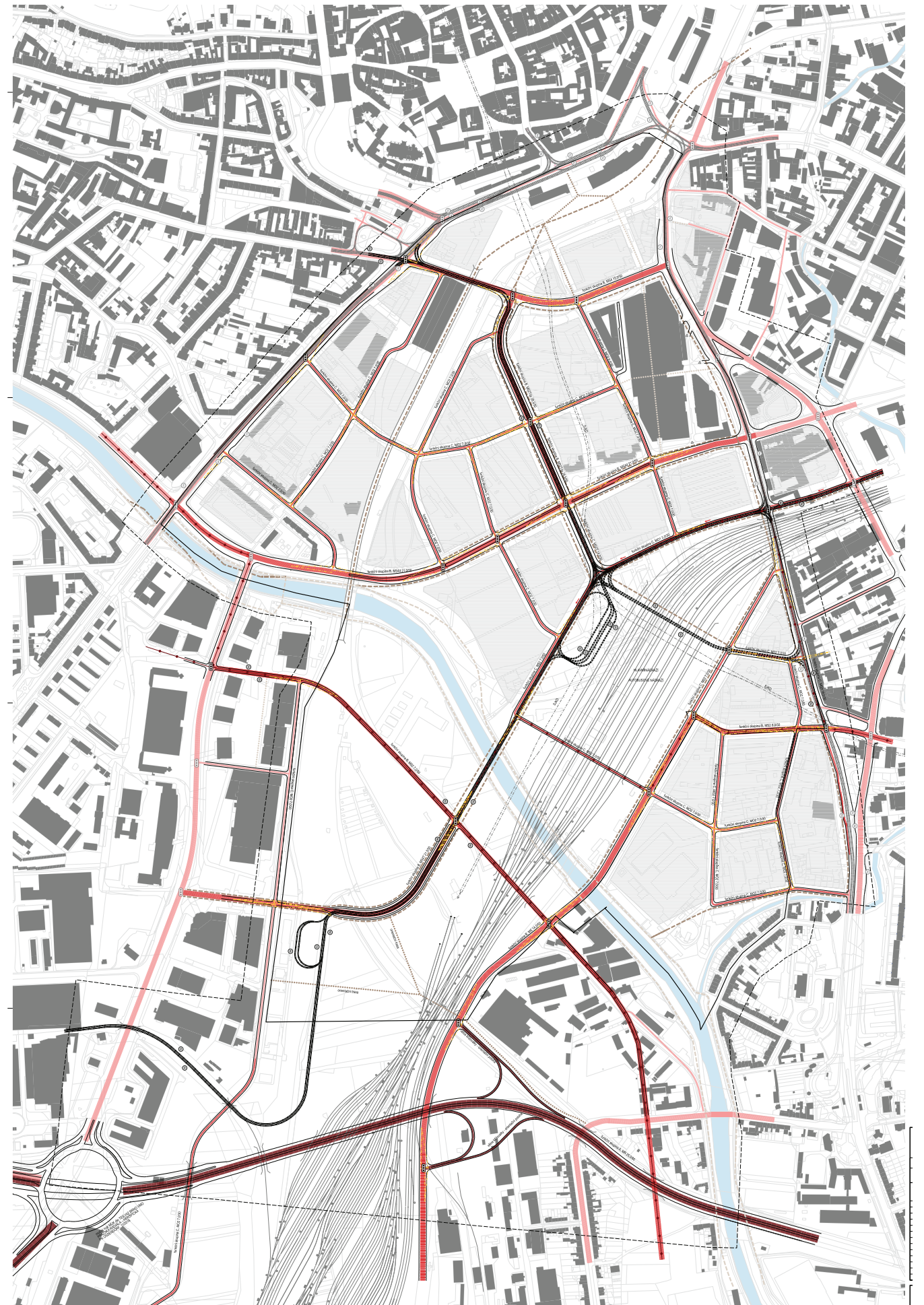






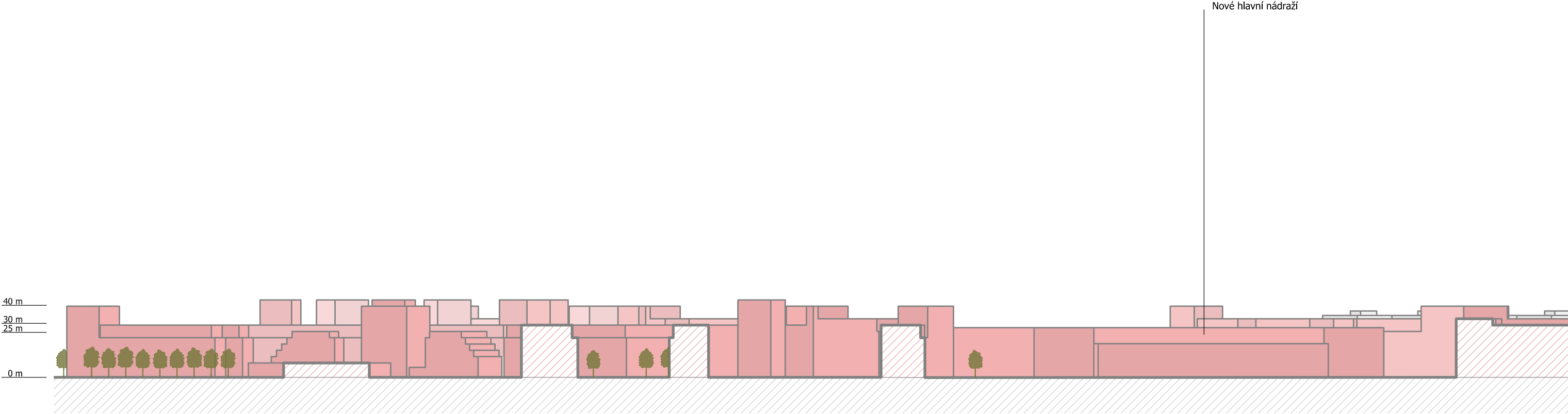




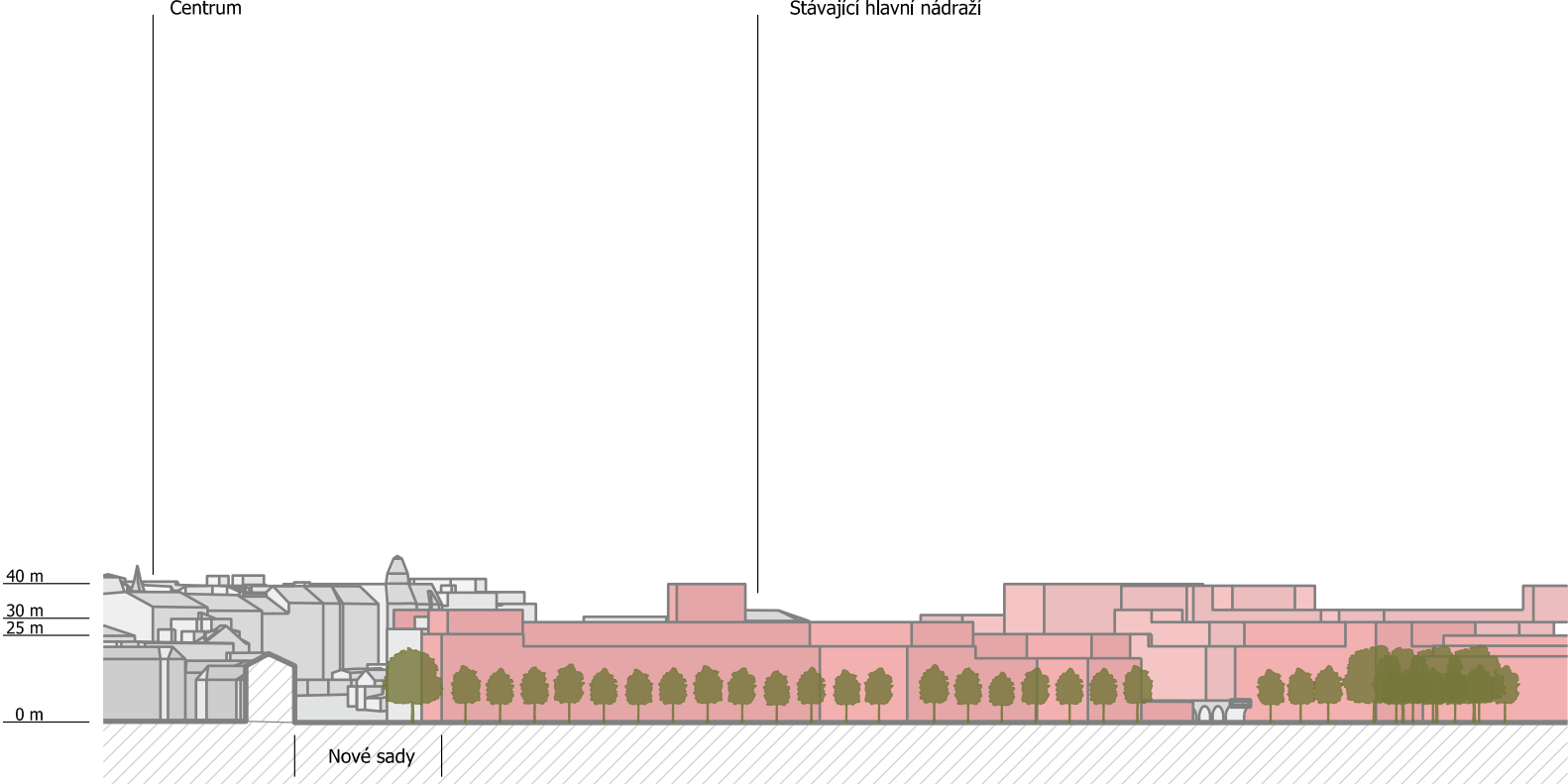




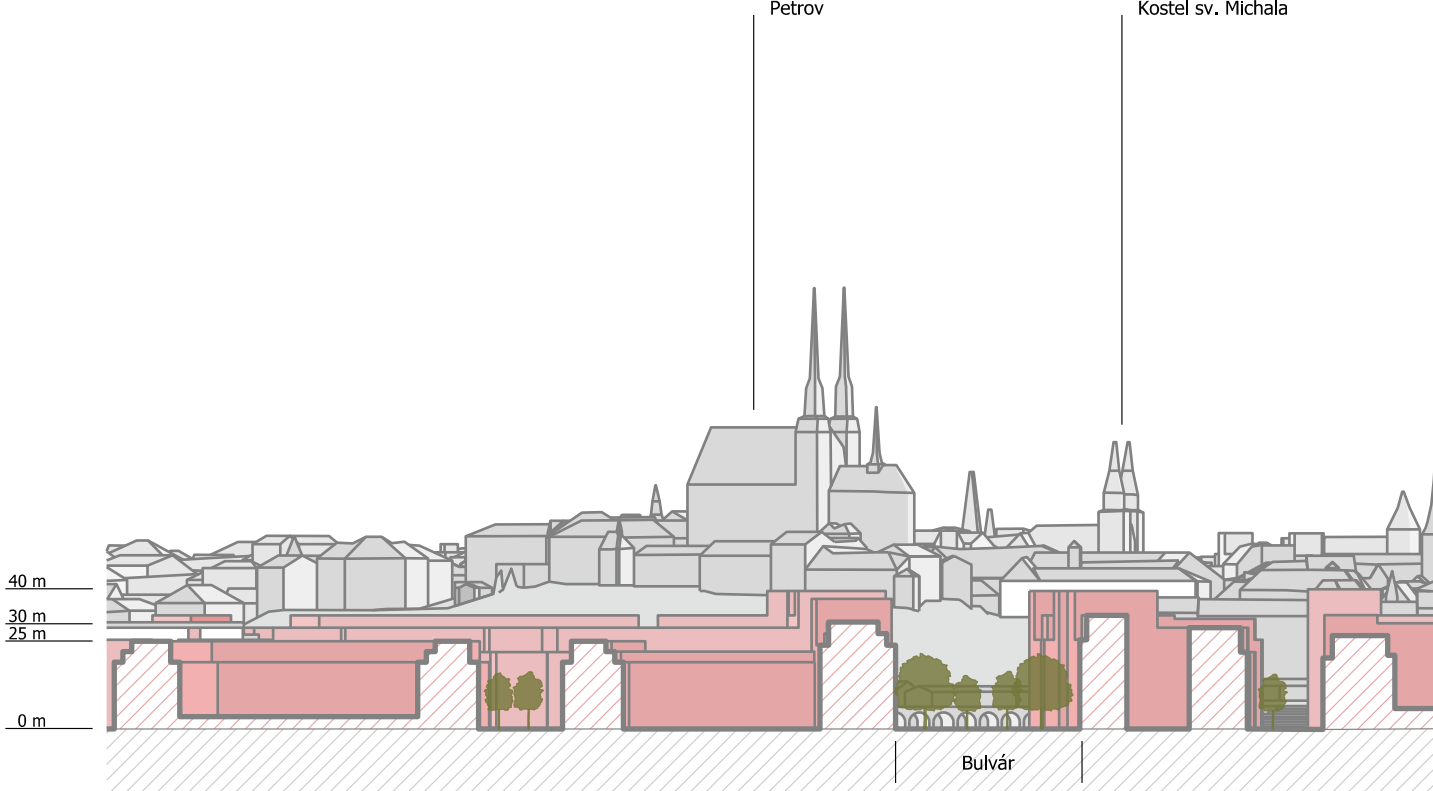
ŘEZ A



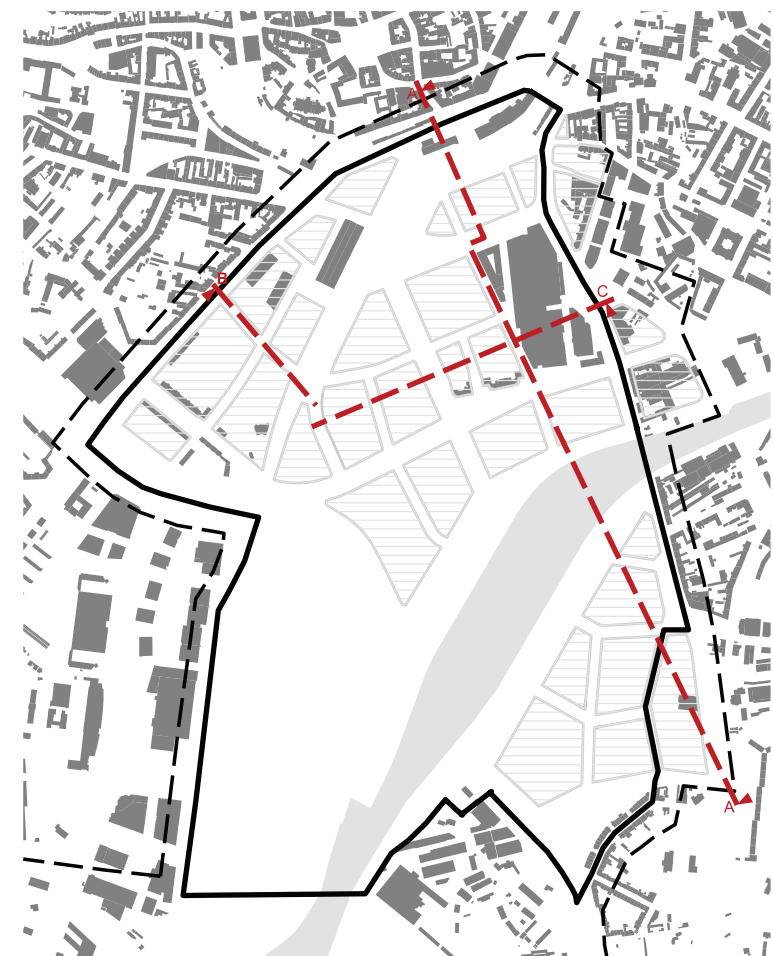
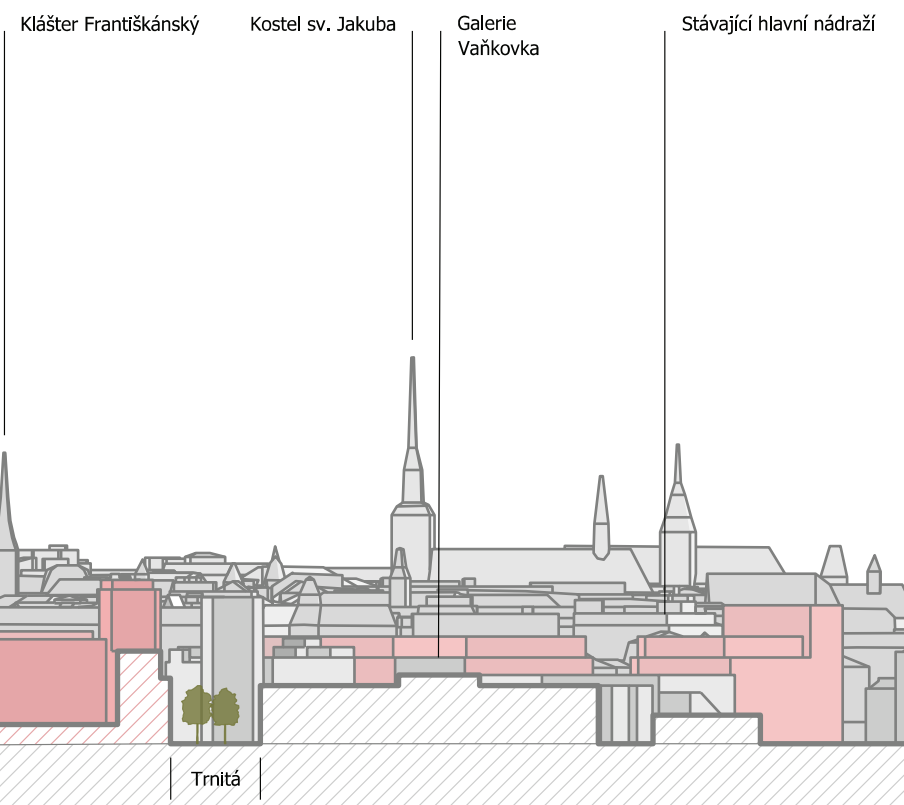
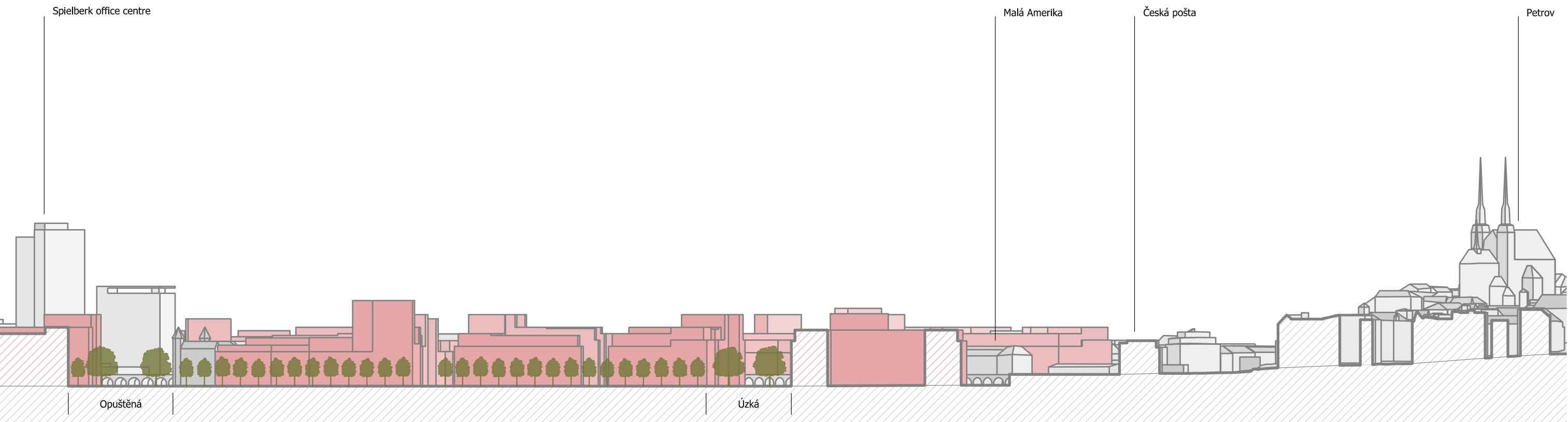
ŘEZ B



ŘEZ C

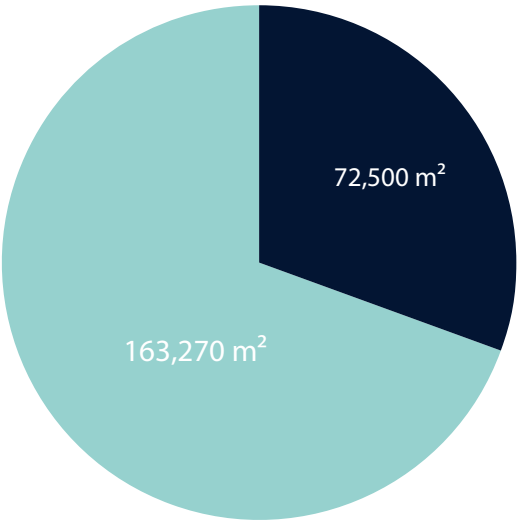






NÁVRHOVÁ  
ČÁST

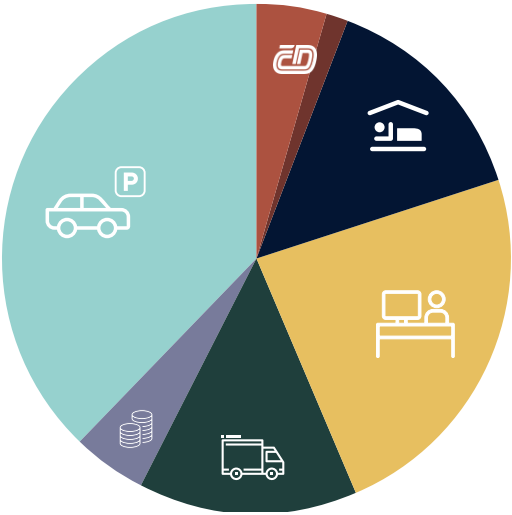
Basic Area



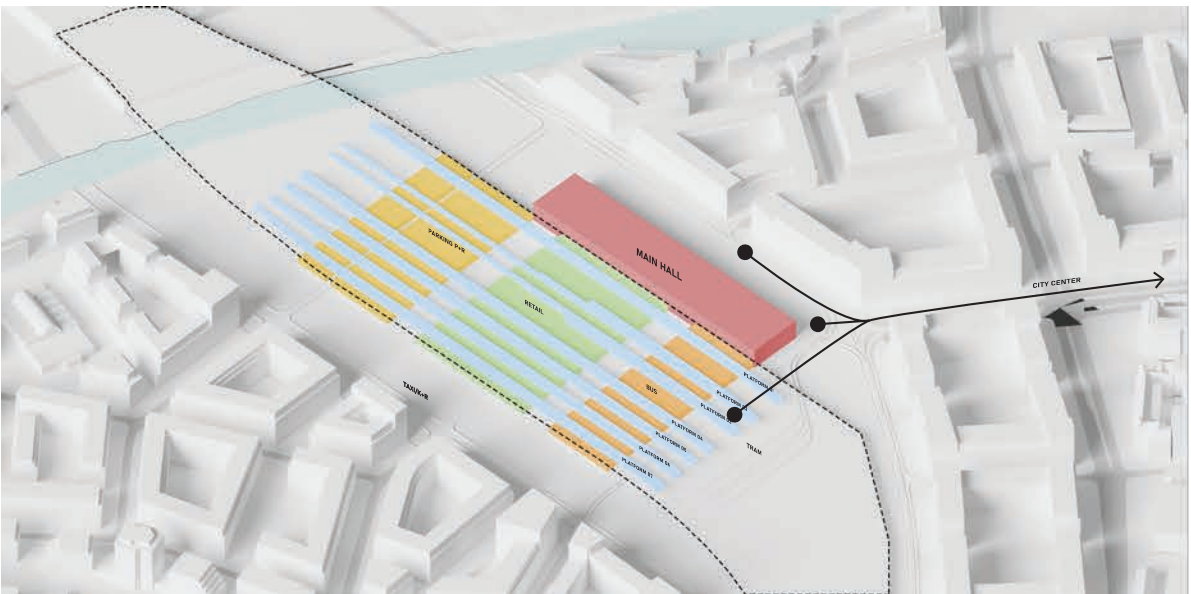
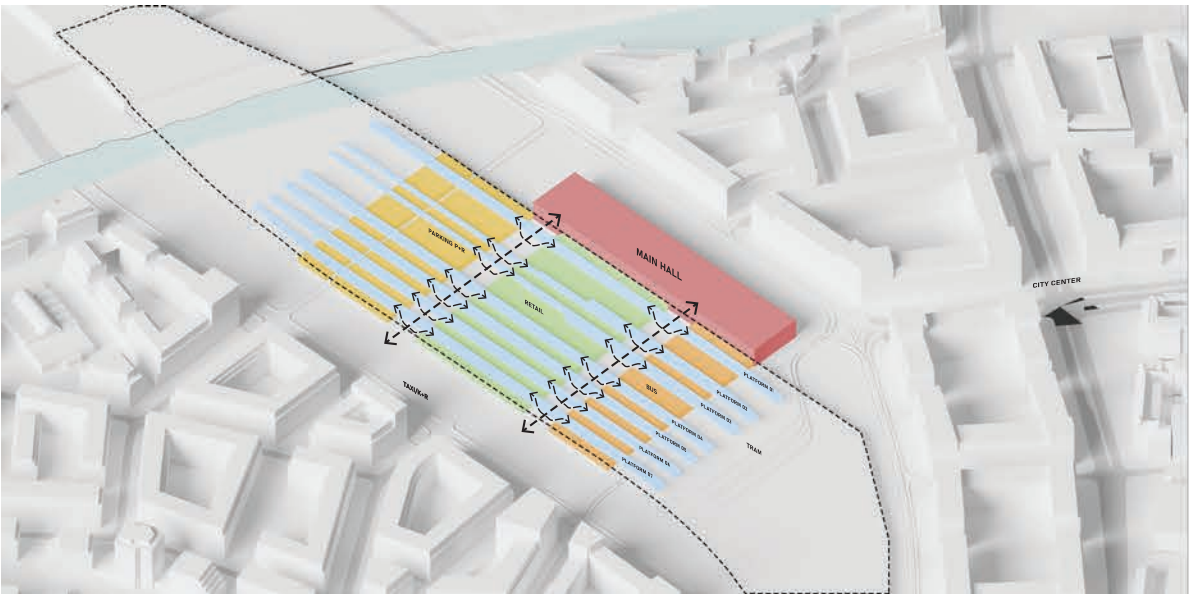
- Build-up area
- Paved/reinforced areas

Total: 235,770 m²

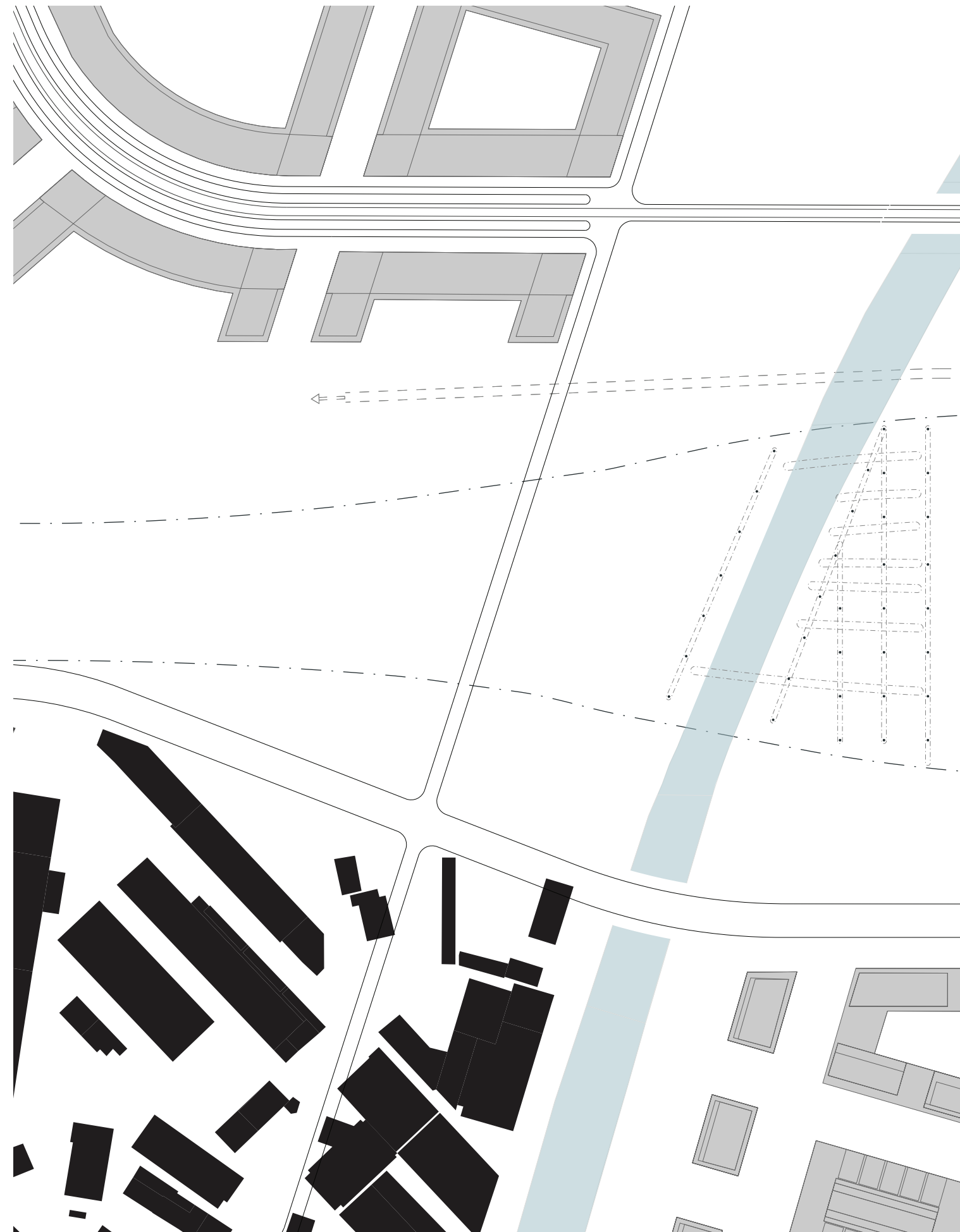
Gross Floor Area (GFA)

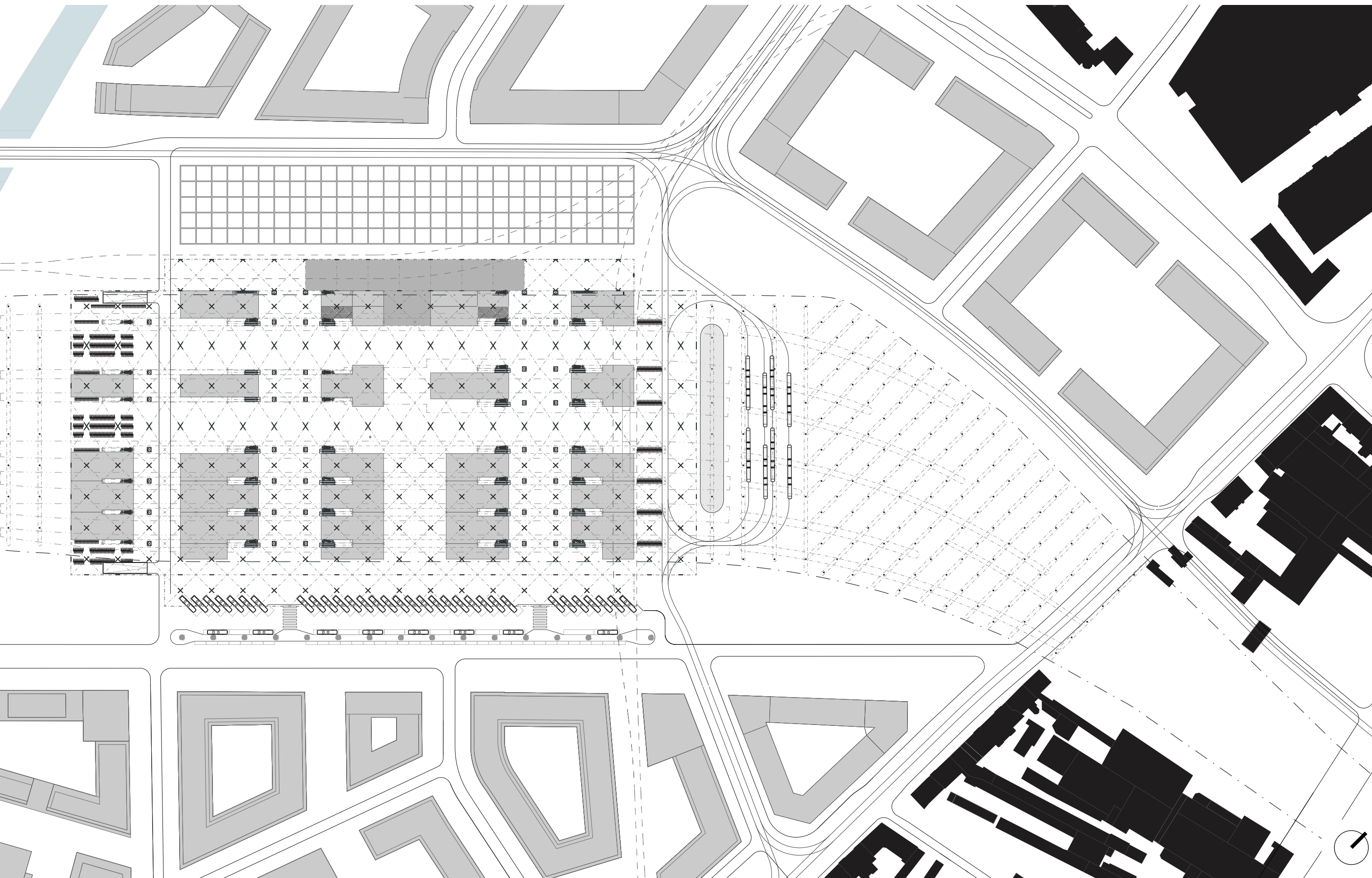


- Railway station - public part
- Railway station - private part
- Accommodation
- Office space
- City logistic
- Retail
- Parking places

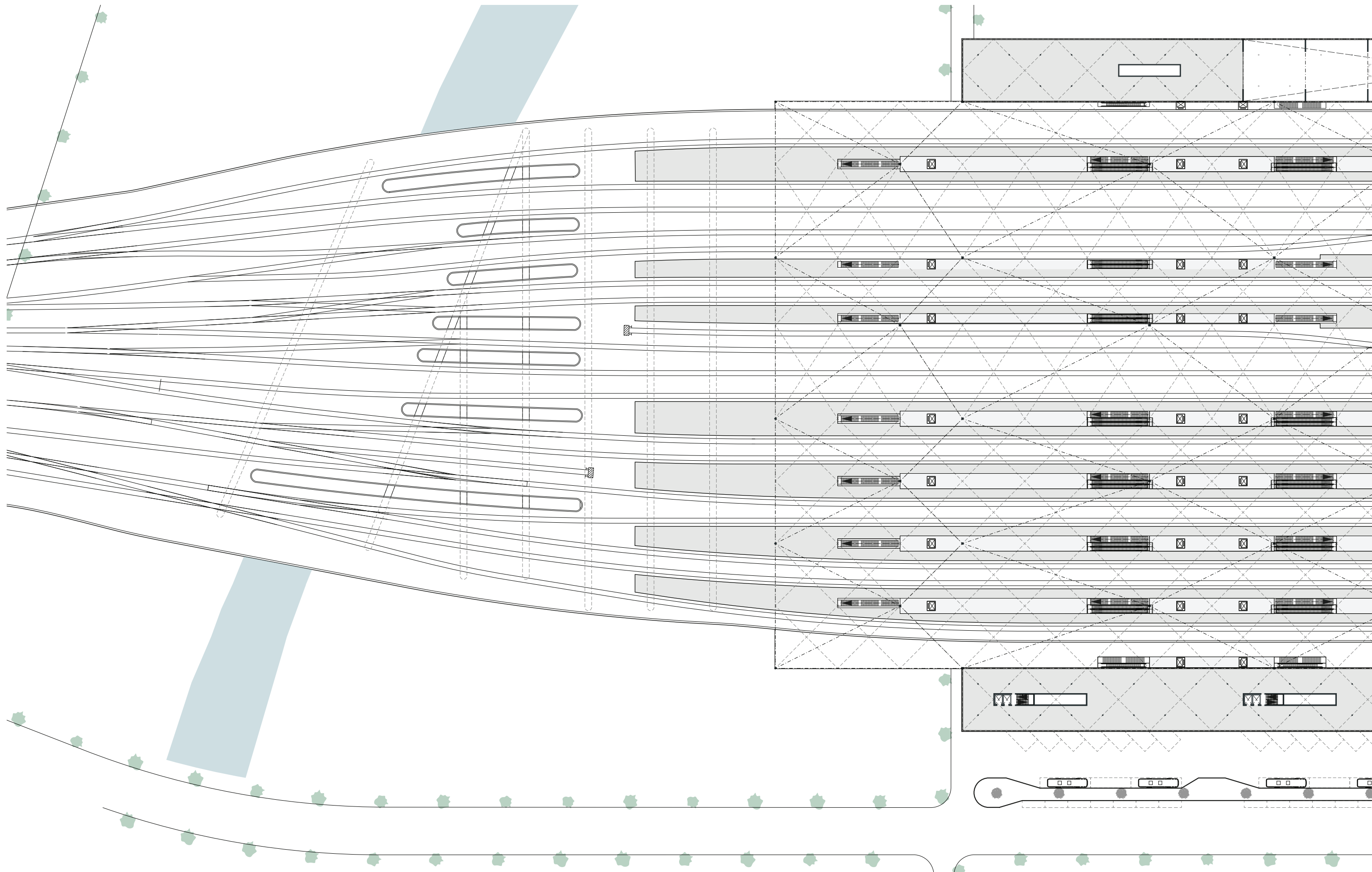


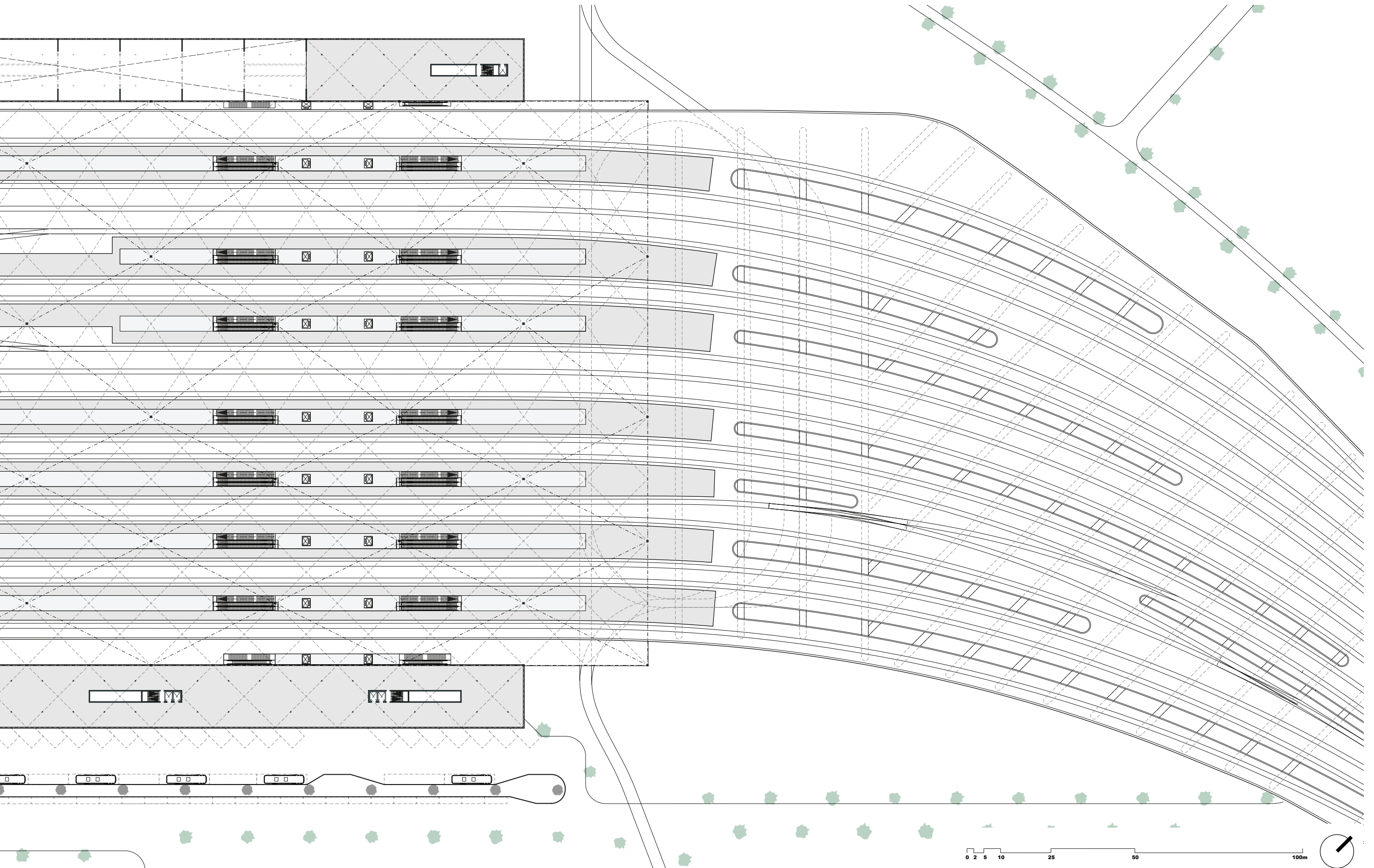




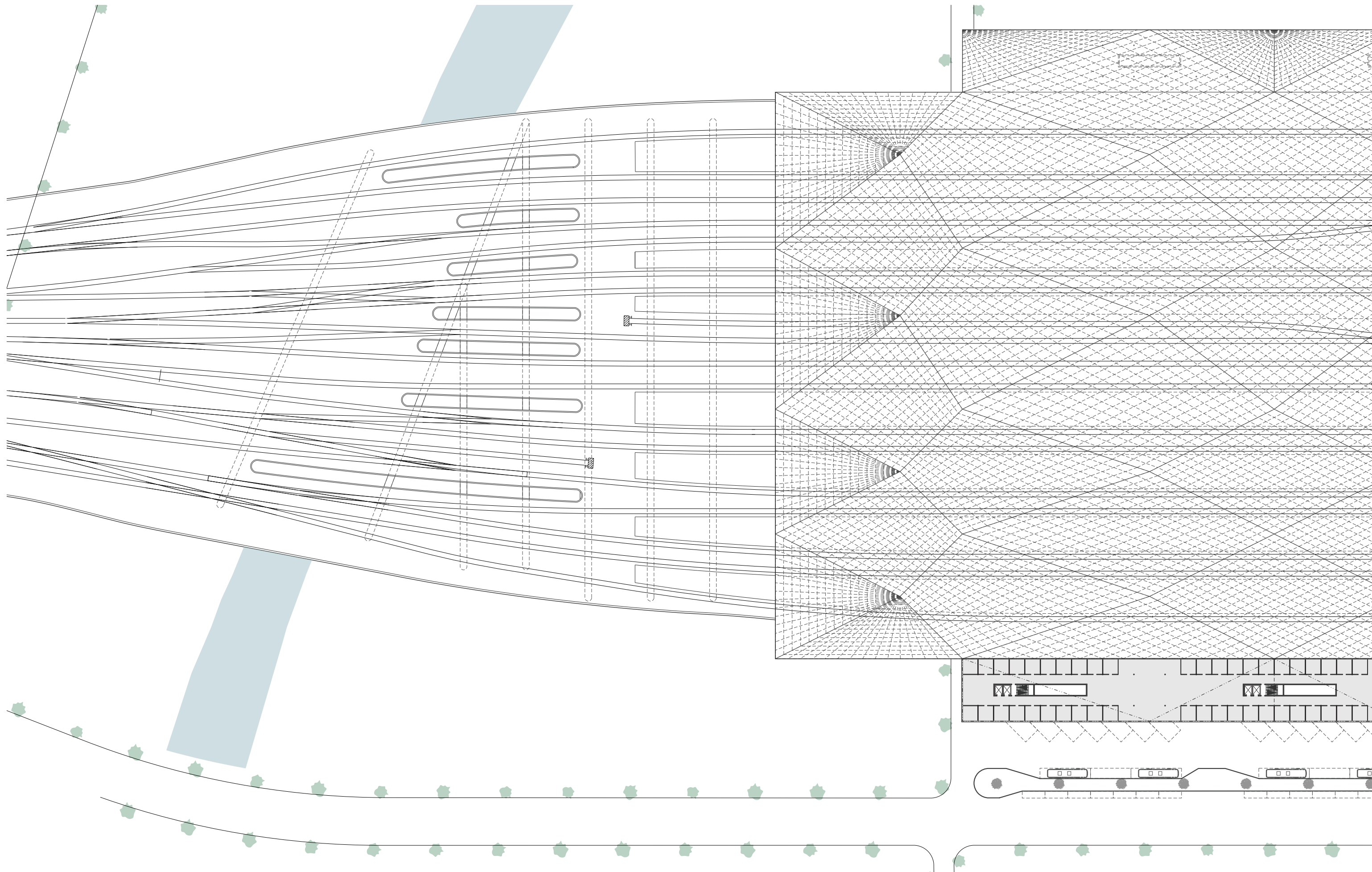




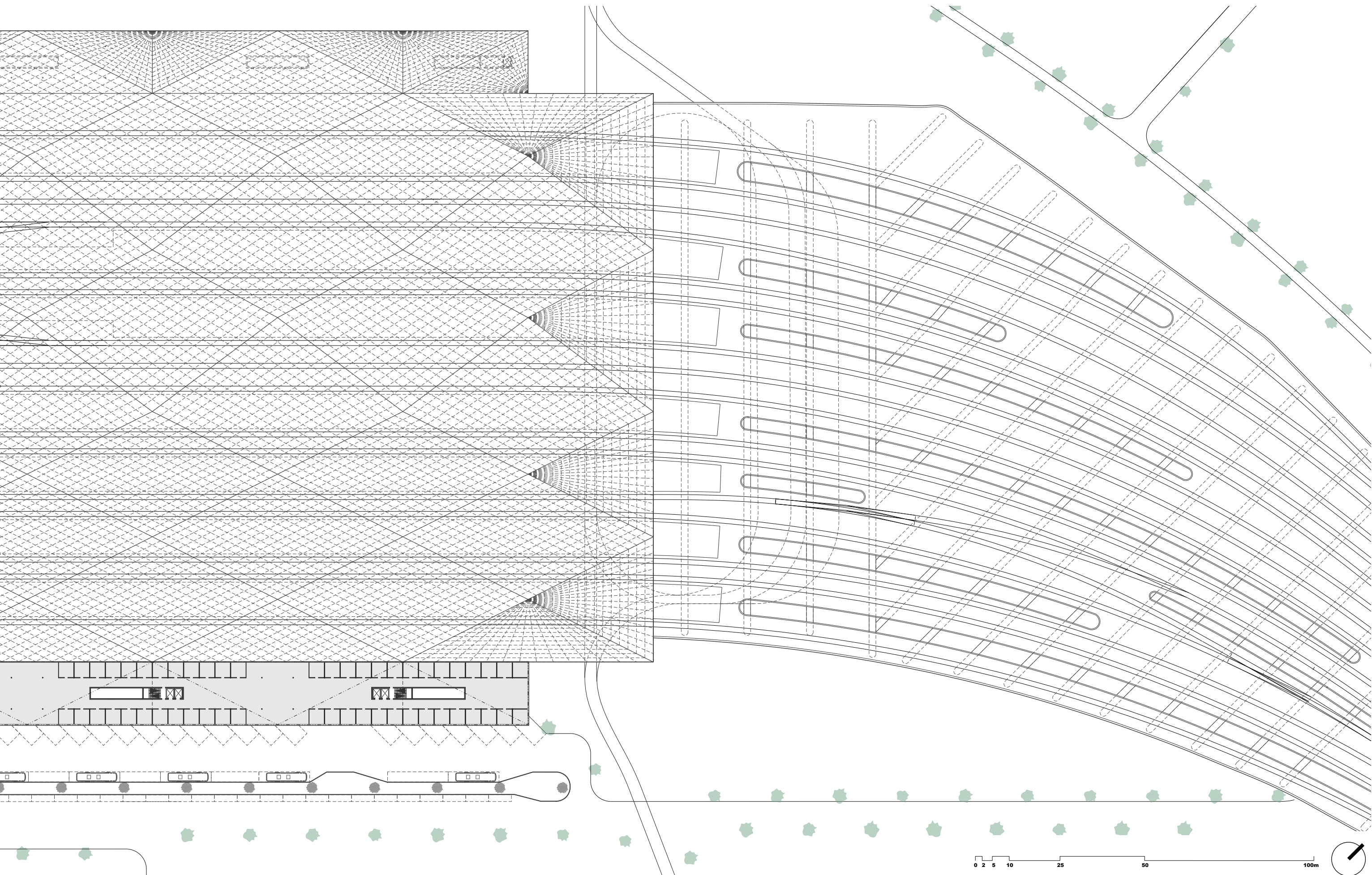






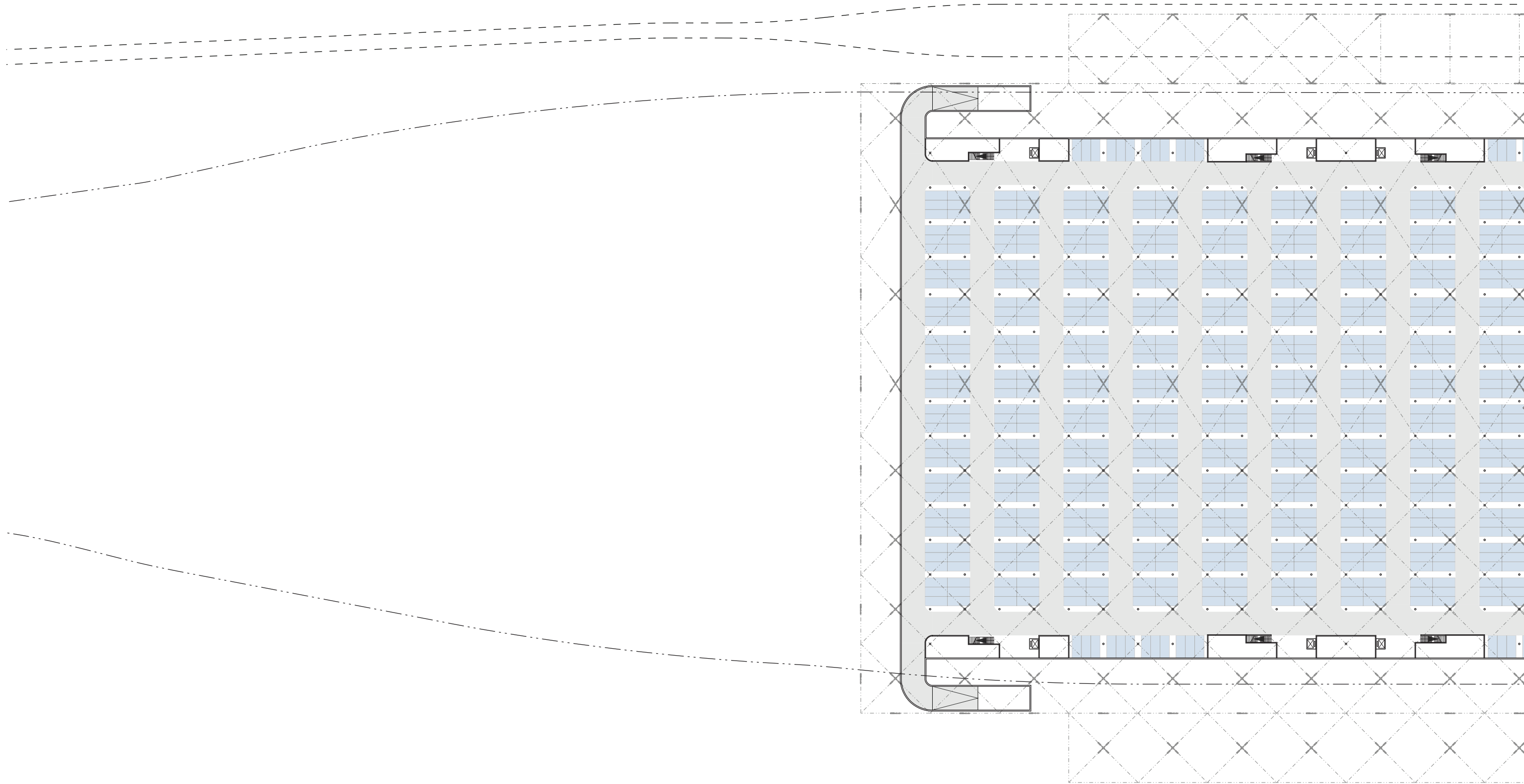


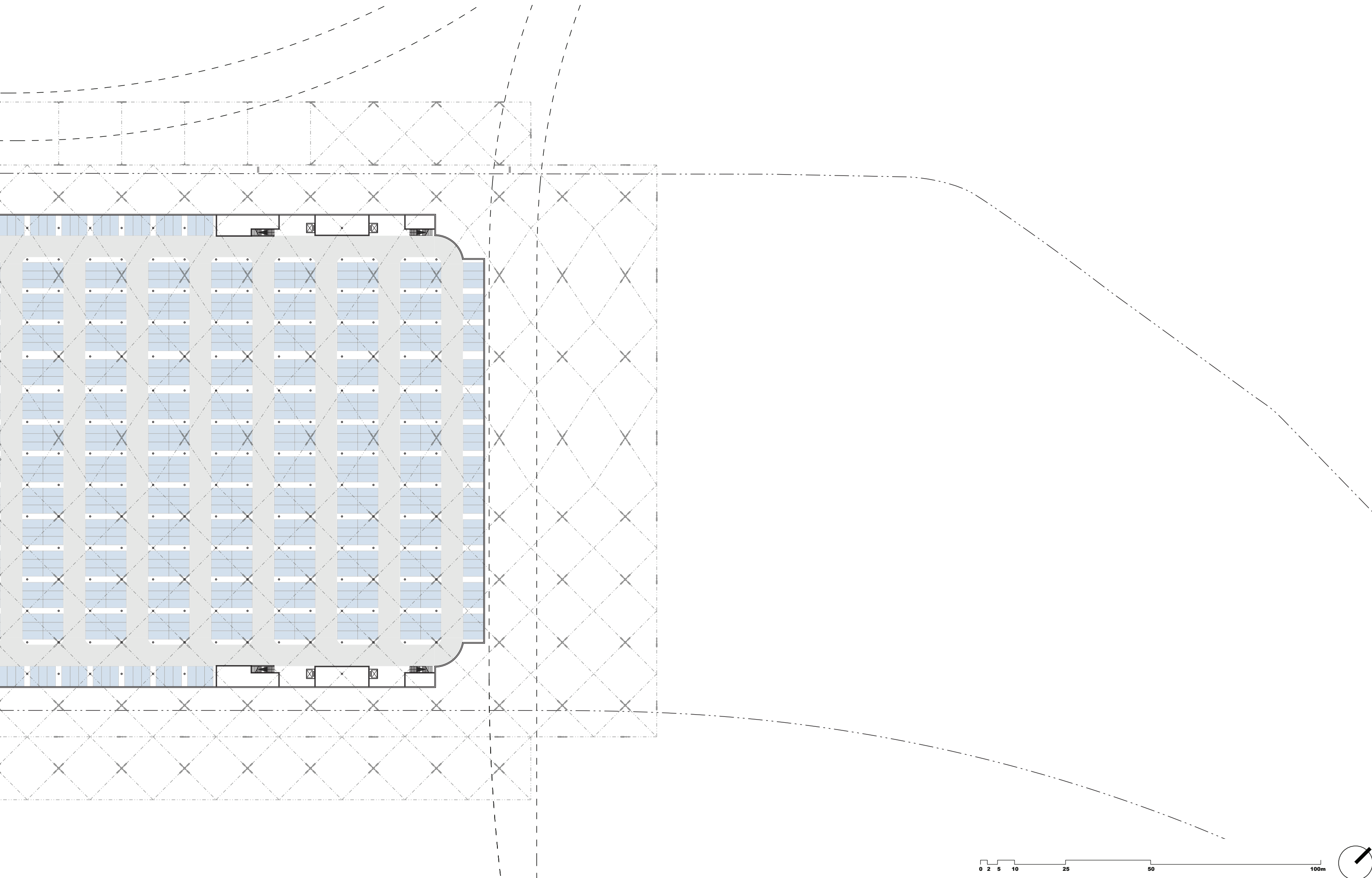




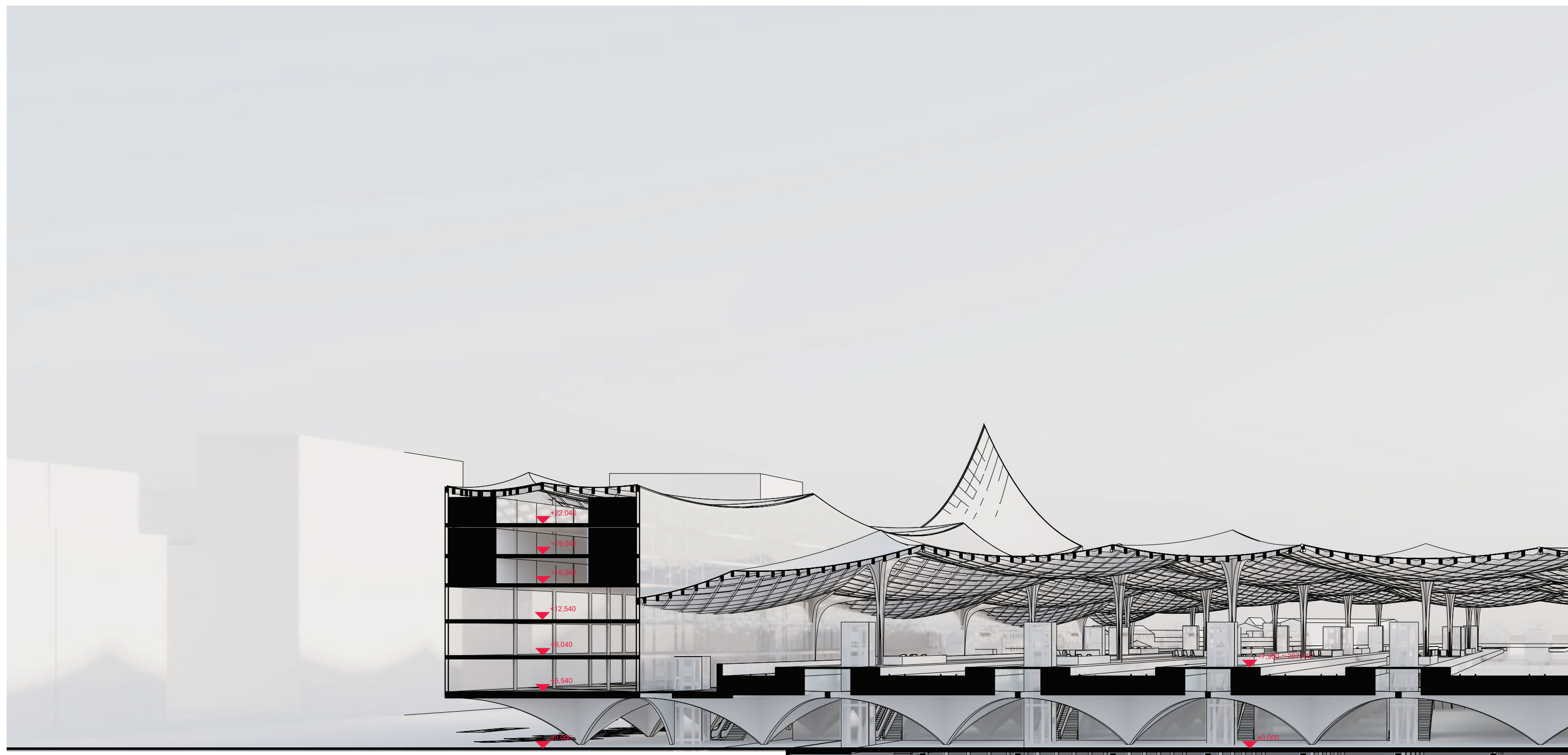
0 2 5 10 25 50 100m

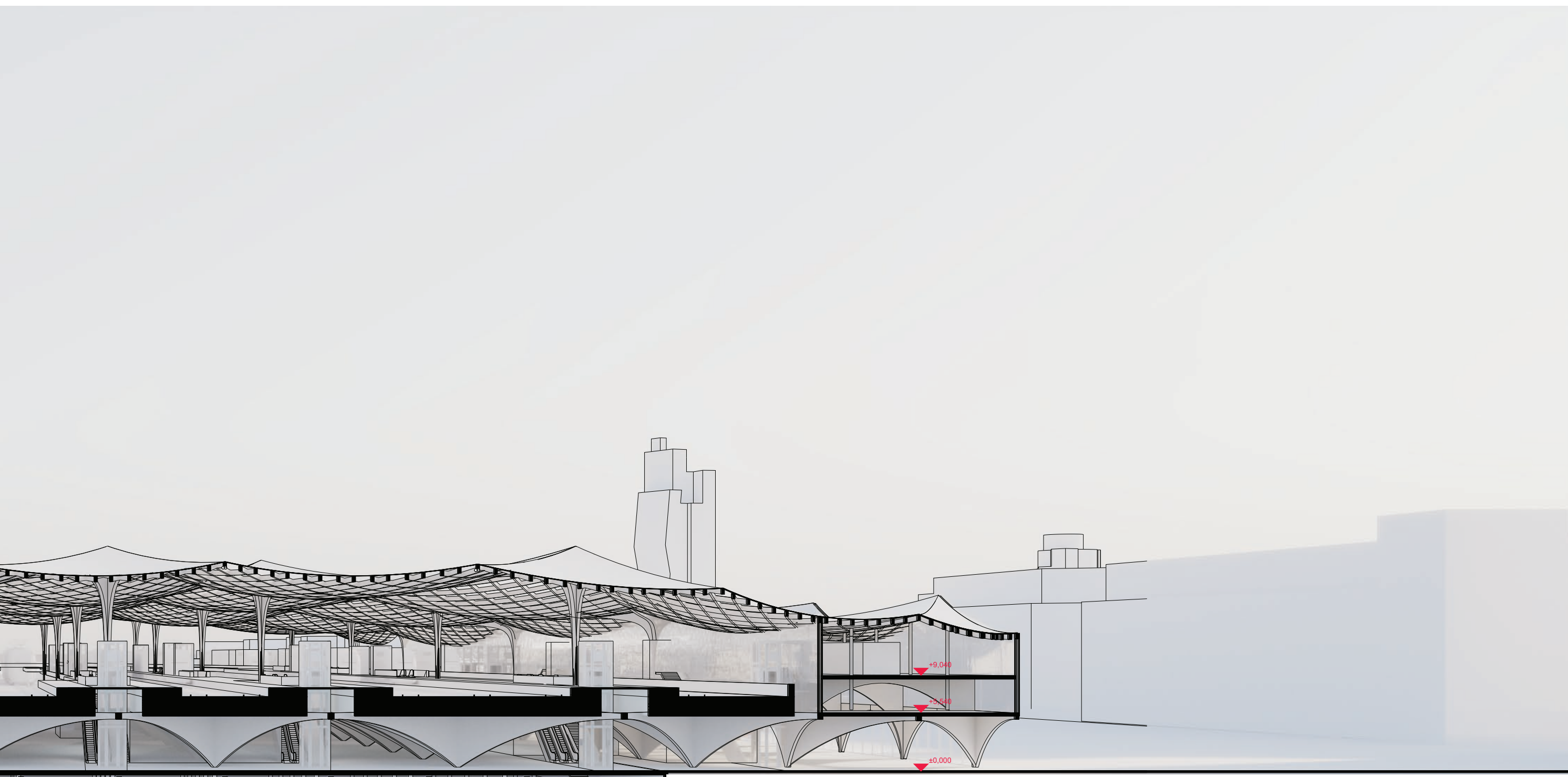






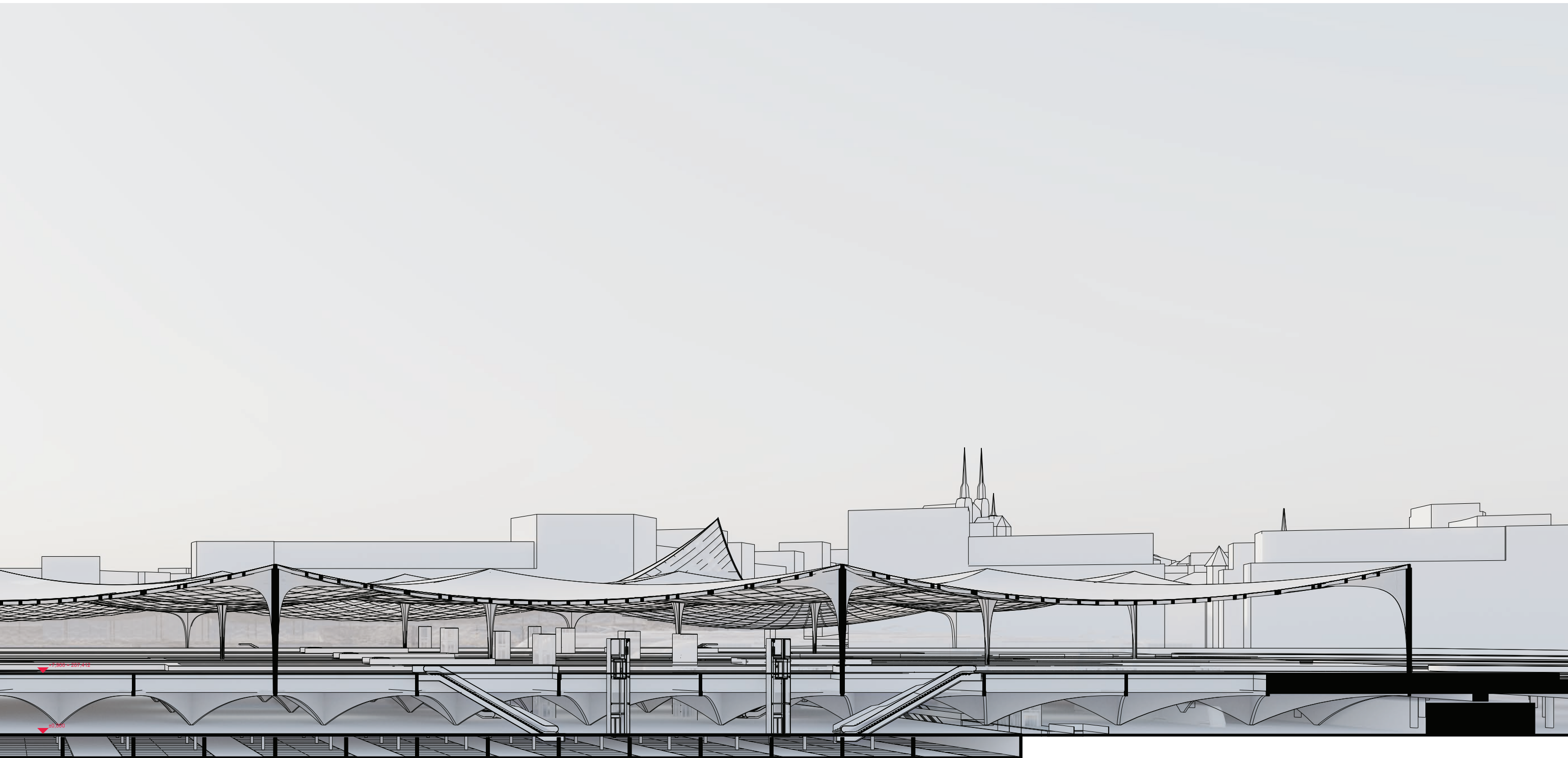


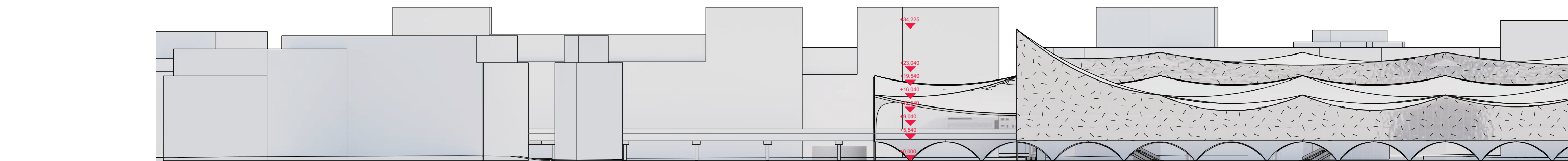


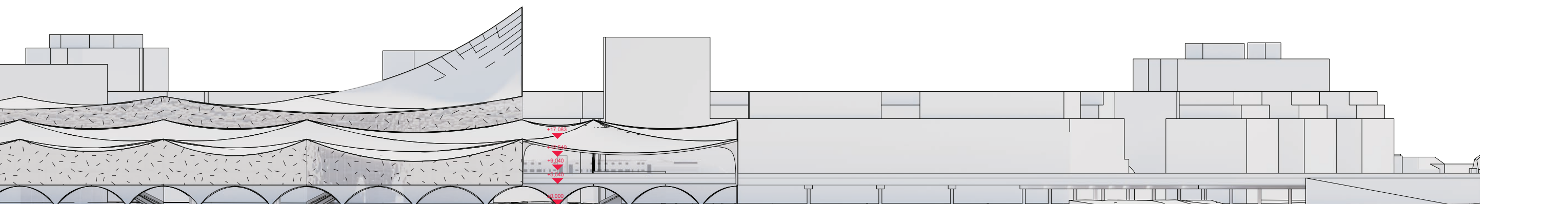






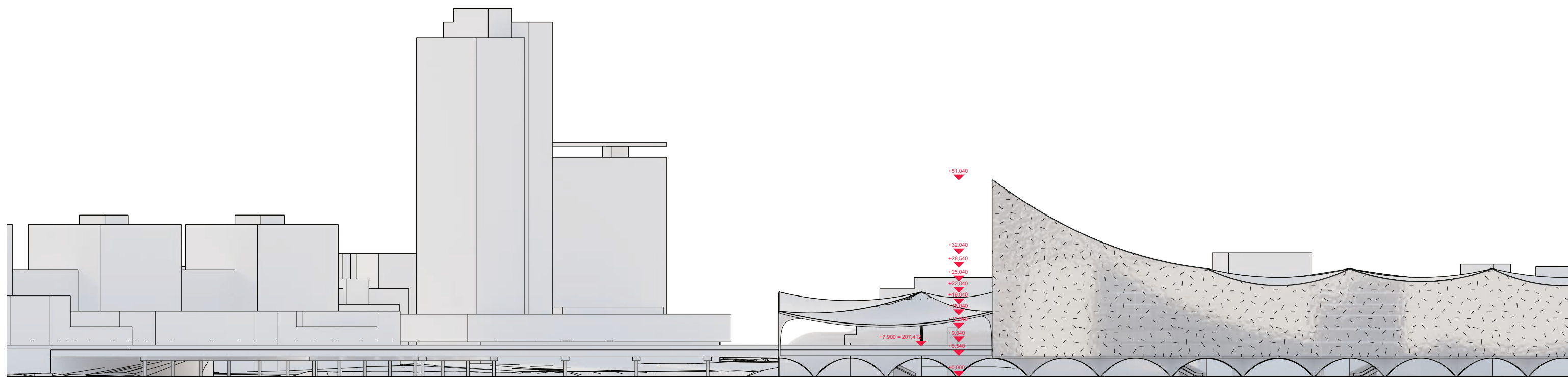


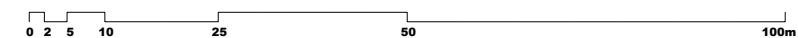
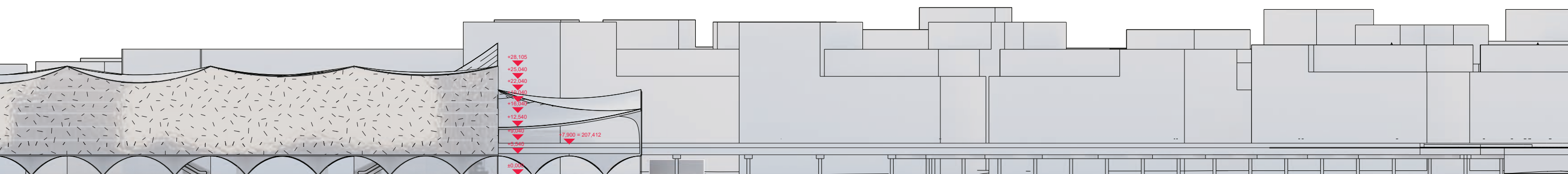




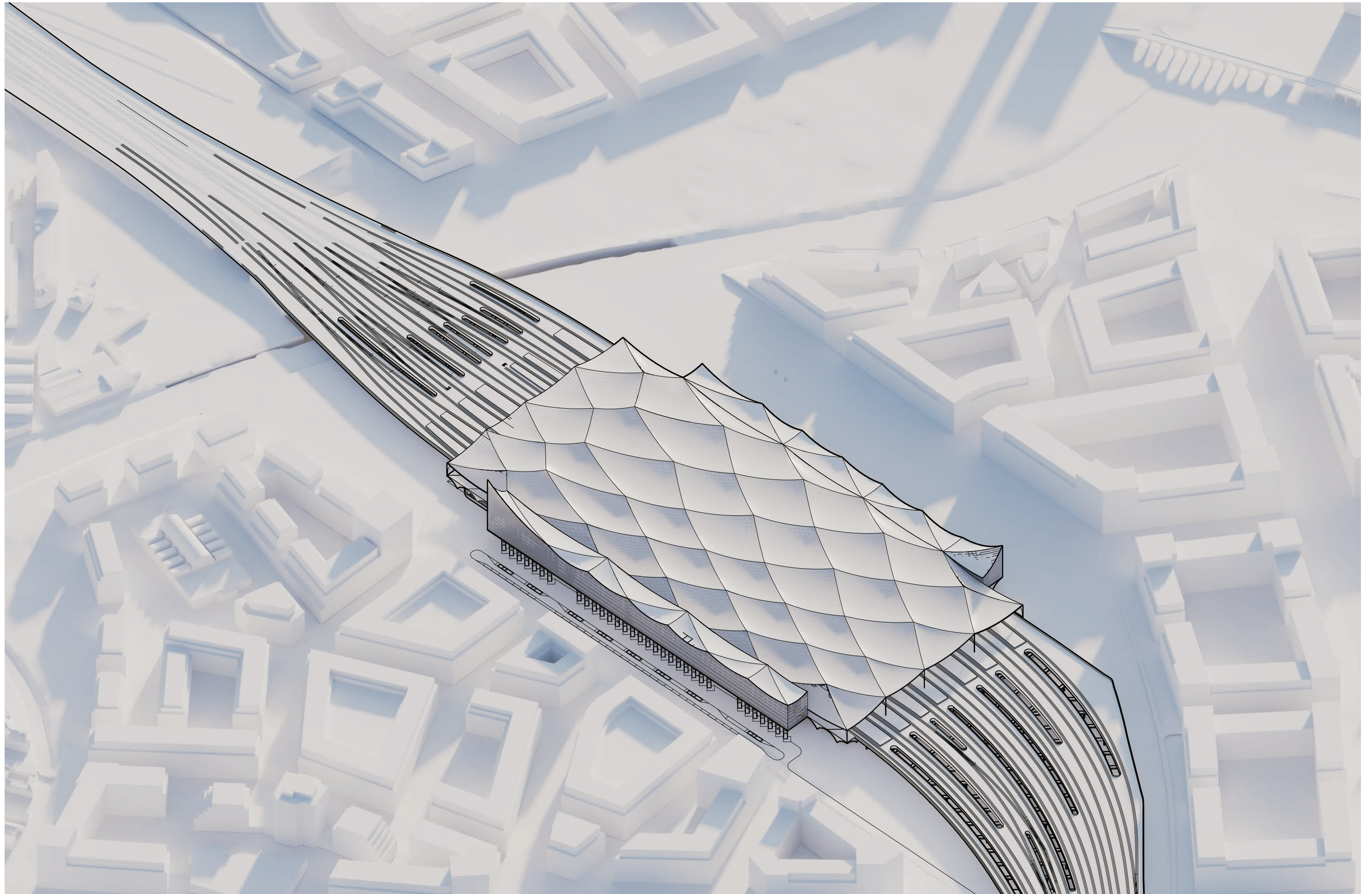
0 2 5 10 25 50 100m



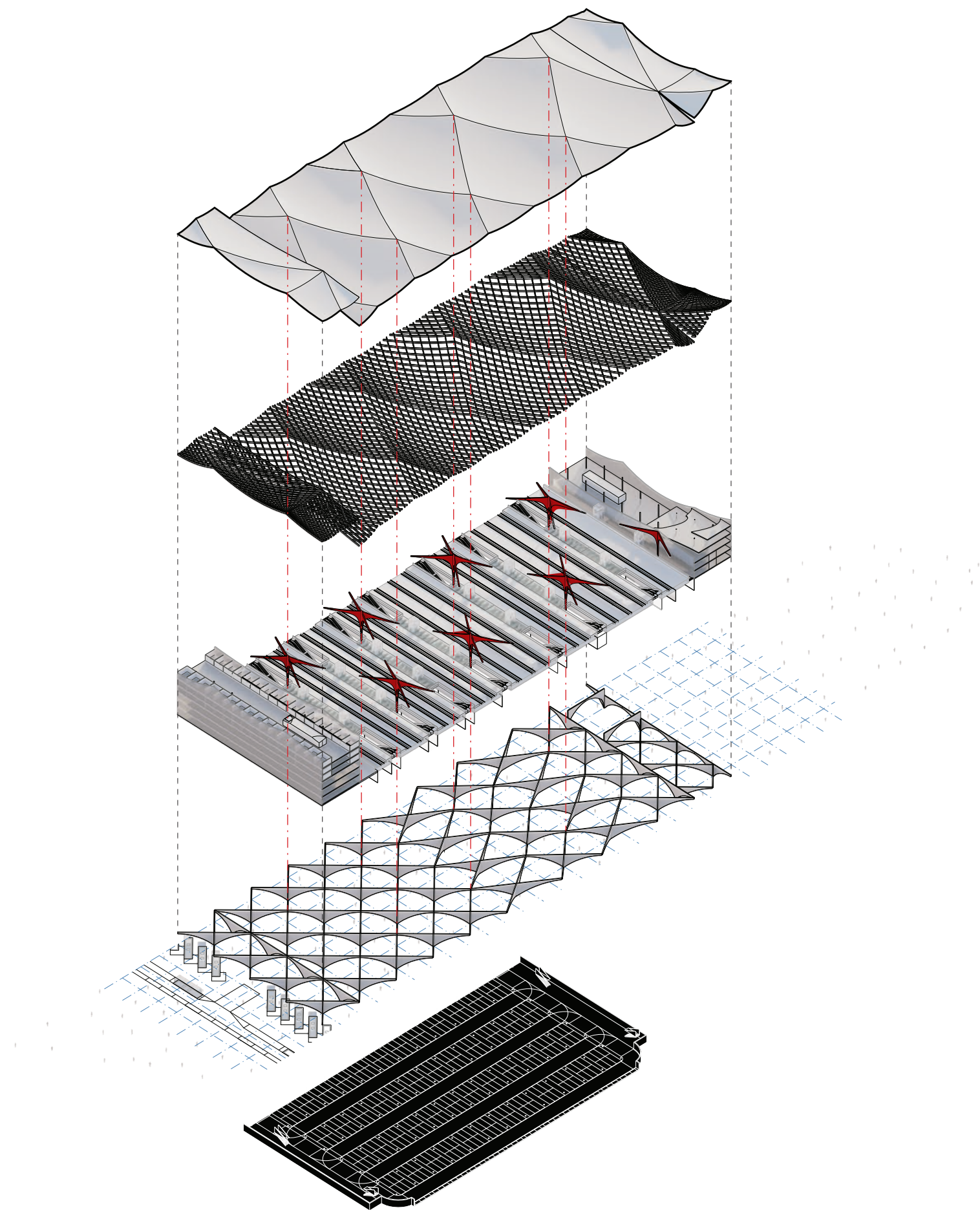


















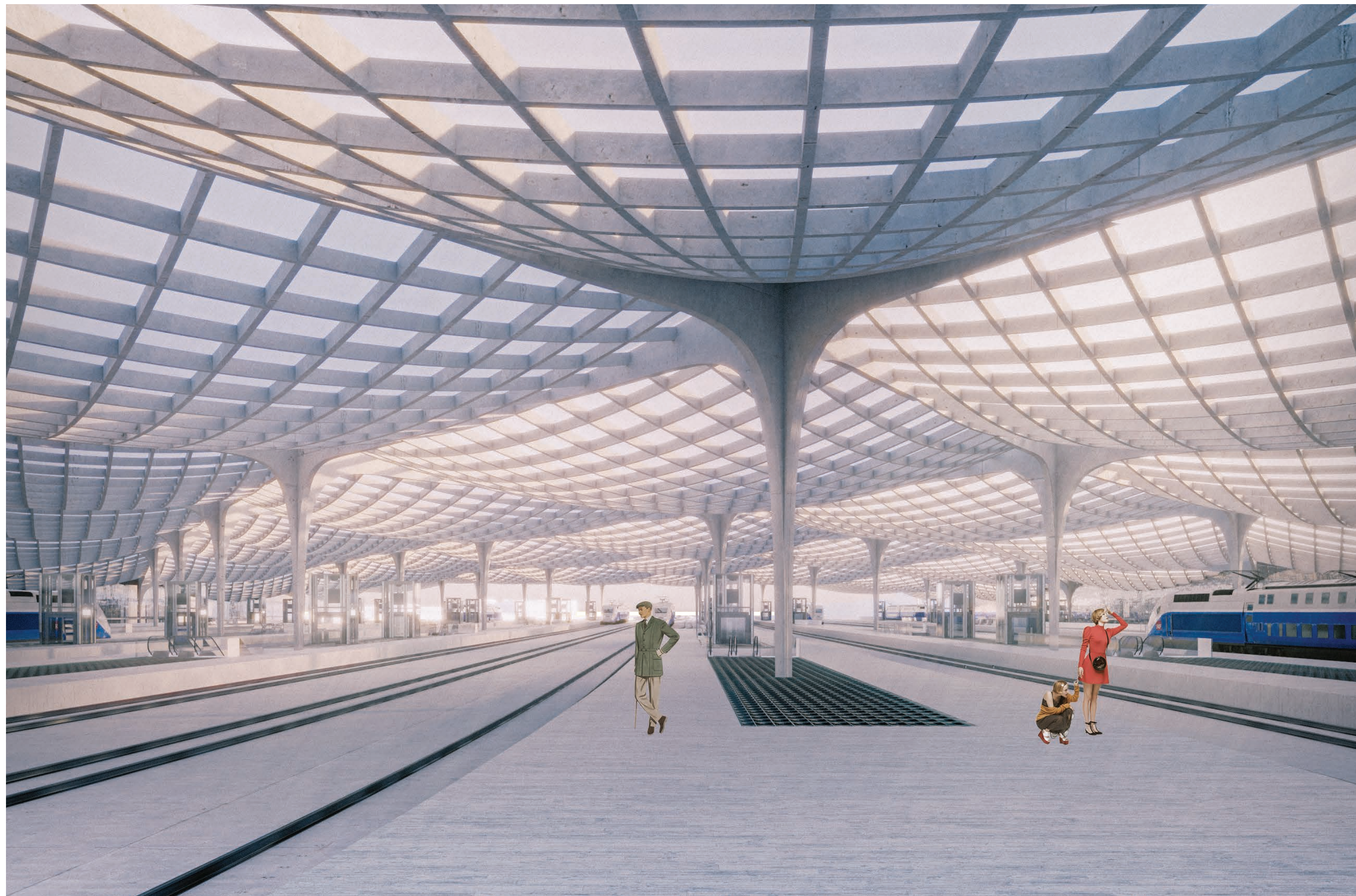




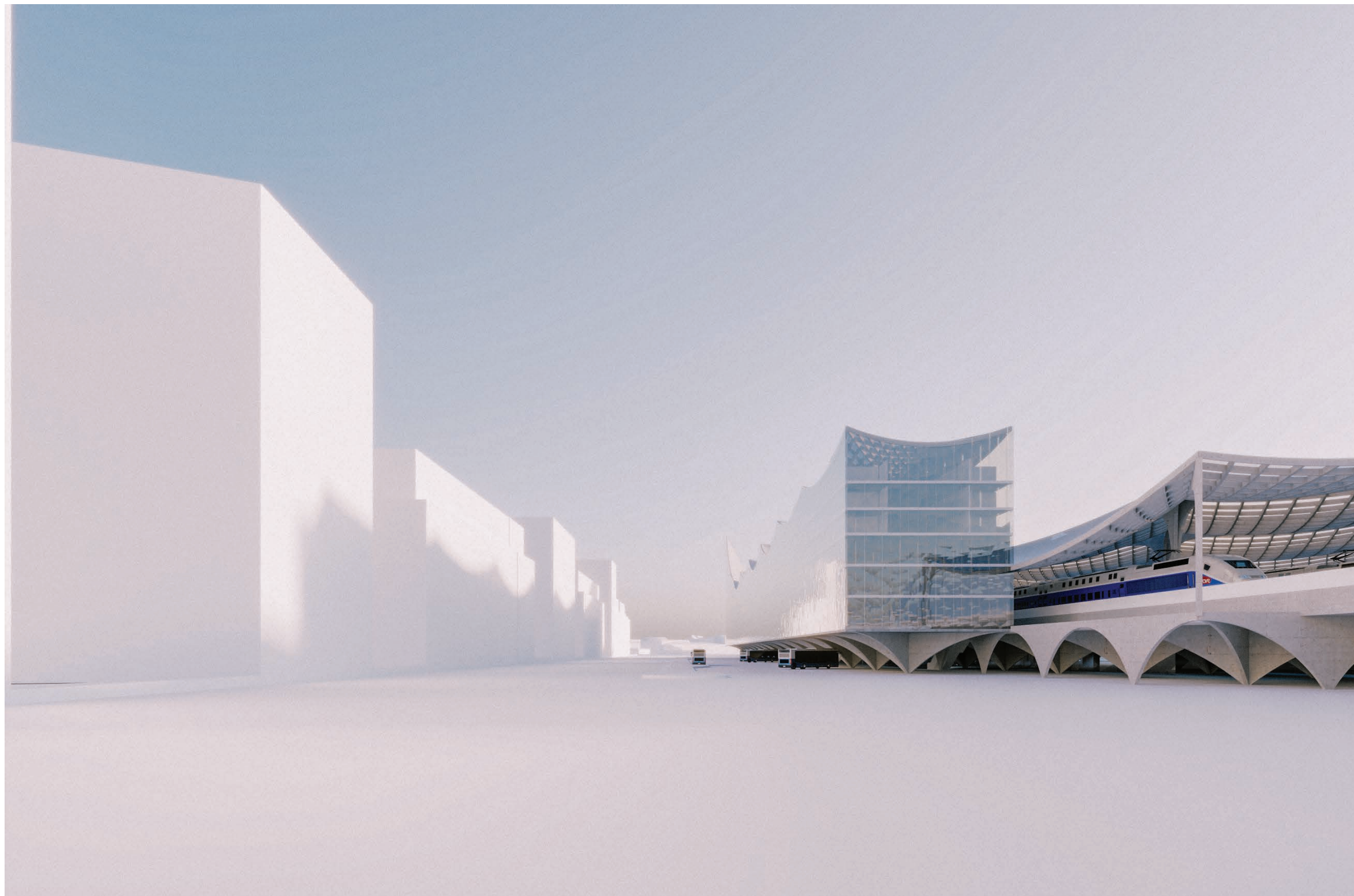












### **PODĚKOVÁNÍ**

Tímto bych chtěl poděkovat především vedoucímu ateliéru:  
Samanu Saffarianu, Ing. arch. Mag. arch.

a svým kamaradům

za nekonečnou podporu při tvorbě této diplomové práci.